DALLA

« GAZZETTA PIEMONTESE »

(1889)

LA NAVIGAZIONE A VAPORE IN ITALIA

APPUNTI E CONFRONTI

DI

a Sailor

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1148

All' Egregio Signore
Cav. Aureliano Albano
Quale a Maestro
il suo riconoscente ed affezionato
G.a Carfatti

Sestri Ponente 17 Ottobre 1889 —

DALLA

« GAZZETTA PIEMONTESE »

(1889)

LA NAVIGAZIONE A VAPORE

IN ITALIA

APPUNTI E CONFRONTI

DI

a Sailor

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Genova, Stab. Tip. Genovese, Piazza S. Giorgio, 32.

A COLORO

CHE L'INGEGNO E LE OPERE

DANNO

A RISUSCITARE NEI MARI

LE ANTICHE GLORIE DELLA PATRIA

L'AUGURIO

CHE LE FORZE GIOVANI

DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

VALGANO

A INFONDER NUOVO VIGORE

ALLE VECCHIE E RETRIVE

PREFAZIONE

Da bordo del Piroscafo VERITÀ
Fuori della Lanterna
Genova, nell'Ottobre 1889.

Ai miei Cortesi Lettori.

Voi certo vi sarete stupiti che ad un povero marinaio (a Sailor) sia saltato il ticchio di scrivere sulla navigazione a vapore.

Ne fui forzato ed eccomi a spiegarvene il come. Si trattava niente meno che dell'onore della marina italiana; figuratevi quindi se mi bruciava di metter le carte in tavola e di vederci chiaro.

Sceso a terra, al mio ritorno dalle Indie, passeggiando col naso all'aria su e giù per Banchi, mi fermarono alcune parole di due signori che parevano per bene, perchè poi, Dio sa che razza di gente coprivano quei due vestiti attillati e quei due cappelli usciti certo da Sartoris.

Le loro parole mi restarono impresse nella testa, e posso, quindi, ripetervele testualmente.

L'uno, il più vecchio, diceva all'altro, con quell'aria di superiorità che si acquista nel mondo, o

per la imbecillità, o per la canizie: « Vedi, mio caro, oramai non è più possibile mettere il proprio danaro nella navigazione. La marina italiana è ridotta in condizioni tanto cattive che si è certi di perdere delle grosse somme. » E l'altro annuiva scuotendo il capo, proprio come una marionetta, vinto e conquiso dal fare cattedratico del suo compagno.

Privo d'istruzione come sono, non ho ben capito a cosa volesse alludere quel monumento umano; ma che volete? quelle parole mi fecero assai male.

Come, dissi tra me, noi poveri marinai consumiamo la nostra vita e ci isoliamo dalla società, credendo di far del bene; poveri lupi di mare, non viviamo e non respiriamo che sulla tolda della nostra nave; templarii del mare infinito, per esso abbandoniamo in terra ogni affetto più sacro e ci separiamo dalla moglie e dai figli, tutti compresi da una sola idea, quella di giovare al nostro paese, ed animati da un solo sentimento, quello di renderci l'orgoglio d' Italia, e mi tocca, invece, sentire che siamo noi causa delle perdite, della rovina forse, di quelli che, erroneamente, ma pur credono che dipenda da noi soli il buon andamento della navigazione, e fidano in noi per l'impiego dei loro capitali.

Siccome non avrei potuto viaggiare con questo peso sullo stomaco, pensai di fermarmi a terra per alcun tempo, e ne ottenni il permesso. Non sapevo bene cosa avrei fatto, ma finalmente mi decisi di aprire un'inchiesta per mio conto; credo almeno che la si chiami in questo modo. L'inchiesta doveva avere per risultato di chiarirmi se il male, lamentato da quel signore, era proveniente da noi, oppure dalle amministrazioni.

Mi procurai i bilanci delle poche Società di navigazione che abbiamo in Italia, ritenendo la cosa più facile del mondo di capirvi dentro qualche cosa. Nella mia ignoranza io immaginavo un bilancio tanto chiaro come un giornale di bordo, ma ne fui presto deluso, e dovetti, quindi, rifare la strada percorsa, e studiare ciò che non avevo studiato da bambino. Quando Dio volle, ci capii qualche cosa; credo anzi di aver capito fin troppo, ma è certo che coi miei studii arrivai almeno a scagionare completamente ai miei occhi la classe dei marinai.

Fortuna faccia che questo opuscolo vada nelle mani del mio incognito e che possa anch'esso capacitarsi che il male non viene da noi.

Che colpa abbiamo noi, poveri martiri, se ingordi speculatori, pur di risparmiare ed allo scopo di farle figurare in bilancio il doppio di quello che valgono, ci fanno montare delle carcasse che vanno più lente delle tartarughe?

Che colpa abbiamo noi se fanno bruciare del carbone al quale mancano le calorie necessarie, oppure applicano ai forni dei nuovi congegni meccanici che mal rispondono al loro scopo?

Come possiamo noi alzare la voce se i direttori delle Società si occupano più di finanza che di navigazione, e sprecano in spese di lusso ed eccedono nelle ordinarie, falcidiando così quegli utili che dovrebbero godere gli azionisti?

Nominiamo forse noi il Consiglio d'Amministrazione? Se ciò fosse, lo costringeremmo a guardare un po' più dentro e ad essere più rigoroso.

È forse nostra la colpa se i sindaci, il di cui ufficio dovrebbe esser quello di sindacare, limitano il

loro intervento a controllare le operazioni aritmetiche ed a mettere lo spolvero sulle cifre, senza curarsi d' altro ?

Possiamo noi forse costringere gli azionisti a non lasciarsi illudere da una forbita relazione, la quale, il più delle volte, non contiene che parole, parole e poi parole? Le Assemblee generali ci sono pur per qualche cosa. Perchè, prima di assistervi, non istudiano bene i bilanci, rendendosi esatto conto della posizione? Perchè non arrestano, come potrebbero, col loro voto, il cattivo andamento della Società?

E finalmente, abbiamo noi, poveri paria, voto nel Consiglio della Corona, o sediamo noi in Parlamento, per poter schiacciare colla nostra parola ogni tentativo di monopolio, che, danneggiando i nostri interessi particolari, tornerebbe fatale alla marina mercantile ed a tutto il paese?

Mi convinsi insomma che tutto il male viene dalla terra, ma che noi possiamo portar sempre la testa alta, da che noi s'abbia sempre ben meritato della patria. Non dico però che tutte le Società si assomiglino. Trovai anzi delle differenze, e notevoli, tra l'una e l'altra, e ne fui contento. Imperocchè le buone eserciteranno certo una influenza benefica sulle cattive, e queste, vinte dall' emulazione, finiranno a rendere la nostra marina mercantile un corpo omogeneo e fuso tutto al vero interesse della Nazione.

Eccovi, carissimi lettori, l'origine dei miei articoli, che vi presento riuniti in questo opuscolo, aggiungendovi la difesa dell'egregio signor Ingegnere *Ferrando* per la griglia di sua invenzione, e la mia replica.

Io non so se il mio modesto lavoro gioverà all'Italia e se avrò così un guiderdone alle mie fatiche; ma almeno sarò tranquillo sul mio conto e su quello dei miei compagni.

Persistano pure, se credono, quei signori che lavorano in terra a non secondare l'opera nostra; io, per mio conto, e prendo impegno sacro anche per tutta la mia classe, non mi stancherò mai di fare il mio dovere.

Ma la polvere mi s'infiltra nella strozza; l'aria sembra mancarmi nei polmoni, che si rifiutano al respiro, ed i miei piedi mal reggono al contatto di queste pietre angolose e dure.

Il mio mare mi chiama; il mio amato elemento reclama uno dei suoi mille re.

Il fischio che si sprigiona dal corpo immane della mia nave, mi ricorda che io non ho nulla a fare colla terra, e che mi si chiamerebbe fedifrago, se mi vi fermassi più a lungo.

Salpa presto o mio legno, e fila, e fila, fino a far schiantare la macchina. Là in alto mare, inebriato dalla purezza dell'aria, potrò dimenticare il brutto sogno, e mi ravviverà un raggio di speranza per quel commercio, di cui noi siamo i possenti fattori.

Addio, cortesi lettori — Continuate l'inchiesta, come se io fossi ancora qui — *Pulsate et aperietur vobis.*

Non dimenticate

il vostro

I.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Il giorno 18 gennaio passato venne tenuta in Roma l'Assemblea generale degli azionisti della Navigazione Generale Italiana.

Gli azionisti erano rappresentati come dovevano essere, nè più nè meno, in proporzione cioè alla pubblicità che era stata data nei giornali. La Direzione però si tenne alla stretta legalità, e la relazione passò.... come passano tutte le relazioni congeneri.

Il dividendo annunciato nella gestione 1887-88 fu di 5 ½ 0/0, mentre quello della gestione 1886-87 non fu che di 3 ½ 0/0, e quindi non potevano mancare, come non mancarono, i *mi rallegro* alla Direzione, al Consiglio, ecc.

È un mistero per noi ciò che nessun giornale di Roma siasi occupato di codesta Assemblea, la quale nonpertanto trattava uno degli argomenti più vitali pel nostro paese, sia per l'azione importante che la navigazione a vapore esercita sulle industrie e sui commerci, sia pel fatto dei non pochi milioni che lo Stato paga annualmente alla Navigazione Generale.

E più ancora ci sorprende che non se ne sia occupata Venezia, forse la più interessata nella questione, ora specialmente che stanno per iscadere le convenzioni governative colla Società, e che trattasi di rinnovarle.

Venezia, un giorno regina dei mari, deve cessare di cullarsi nelle antiche glorie, nelle avite tradizioni; deve stancarsi di rappresentare eternamente la parte del Lazzaro; deve reclamare imperiosamente ciò che le spetta per diritto nel banchetto della nazione.

Imperciocchè è bene ch'essa sappia che sopra circa 500,000 leghe che il Governo sovvenziona alla Navigazione Generale, Venezia non fruisce che della misera razione di circa 50,000.

Ma se dalla Capitale, se da Venezia non sorse una voce a metter in chiaro la questione della navigazione a vapore, saremo noi che ce ne occuperemo.

Ritornando al dividendo della Navigazione Generale, diremo francamente che, a nostro modesto parere, il 3 1/2 0/0 dato nella gestione 1886-87 era per la nazione molto più retribuente che il 5 1/2 0/0 dato in quest' anno.

E diciamo per la nazione, perchè non i lucri di un picciol numero di azionisti, ma i più generali e più vasti e più complessi, che si riferiscono a tutto un paese, hanno la virtù di eccitare l' interesse di tutti. D' altra parte, gli azionisti per il momento hanno realizzato un interesse maggiore, ma dovranno essi pure convincersi, per quanto diremo in appresso, che questo guadagno dipende da condizioni transitorie affatto estrinseche allo stato economico della Società.

Noi ci proponiamo di occuparci severamente, *sine ira et studio*, di codesta questione, e divideremo il nostro lavoro nel seguente modo:

1° Criticheremo e confuteremo la relazione del Consiglio.

2° Sviscereremo le cifre dell' attivo e del passivo riducendo al suo giusto valore quelle del traffico, come quelle che più interessano la nazione.

3° Confronteremo tra loro i due bilanci, cioè quello del 1886-87 con quello del 1887-88, e proveremo che siamo nel vero asserendo che il 3 1/2 0/0 dato nel primo è preferibile al 5 1/2 0/0 dato nel secondo.

4° Anatomizzeremo la flotta della Società e la ridurremo, per quanto sarà possibile, alla sua vera forza.

5° E finalmente istituiremo un coscienzioso ed accurato confronto tra la Navigazione Generale e le altre due Società italiane La Veloce e La Puglia.

Promettiamo di lasciar da parte le parole ed i fiori retòrici, e faremo solo precedere da pochi commenti le cifre che presenteremo, le quali saranno da noi ridotte alla portata di tutti, poichè è su queste che basiamo il nostro lavoro.

Nemici in massima dell'accentramento dei servizi marittimi in mano di una sola società, noi vi ci adatteremmo soltanto quando questa fosse tale da darci le maggiori garanzie di poter corrispondere egregiamente a tutti i nostri bisogni, a tutte le nostre aspirazioni.

Questo noi auguriamo alla Navigazione Generale, ben contenti s'essa, o chi per essa, potrà confutare le nostre ragioni e ridurre a zero i nostri calcoli aritmetici.

II.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Non fa certamente mestieri di esser molto addentro nella navigazione a vapore, nè tampoco è necessario essere ministri delle finanze per confutare la relazione della Navigazione Generale. È un còmpito accessibile a qualunque mortale che voglia darsi solo la pena di gettarci su l'occhio.

Il relatore comincia rilevando, beato lui, che il risultato del dividendo elevatosi al 5 $^1/_2$ 0/0 *si deve al consolidamento delle buone condizioni sanitarie in Italia e fuori e al conseguente ripristinamento del traffico marittimo ordinario con una progressiva ripresa dei noli*, ecc.

Niente di più inesatto. Premettiamo anzitutto, coerenti anche alle dichiarazioni sopracitate, e ritenendoci su ciò completamente d'accordo colla Navigazione Generale, che non intendiamo calcolare i milioni pagati dal governo per il trasporto delle truppe in Africa come facenti parte del traffico, nè potrebbesi in ogni modo considerarli come *risultato del consolidamento delle condizioni sanitarie e del conseguente ripristinamento del traffico marittimo.*

Il trasporto delle truppe in Africa, che tutto il paese, compresi gli azionisti, deve calcolare come una calamità nazionale, è un fatto transitorio ed affatto estrinseco allo stato economico della Società. A suo tempo proveremo poi come ed in qual proporzione abbiano giovato agli azionisti i molti milioni riscossi sotto questo titolo.

Ripetiamo che è inesatto quanto dice la relazione, e lo proviamo.

Le entrate totali del vero esercizio diminuirono in quest'anno anzichè aumentare. Infatti nel 1886-87 i noli incassati colla percorrenza di leghe 959,432 furono di lire 31,105,335, e quelli della gestione 1887-88, che comprendeva leghe 1,006,113, sommarono a lire 31,807,504.

Basta un'elementare regola del tre per provare che il risultato avrebbe dovuto essere di L. 32,616,154, e quindi risulta una diminuzione di L. 808,550.

A tempo e luogo, quando cioè discuteremo l'attivo e il passivo, proveremo poi come i noli, anzichè migliorare, abbiano peggiorato, e come la Società, per spingere l'emigrazione nell'America del Sud, abbia danneggiato fortemente il paese, senza migliorare per questo la posizione degli azionisti.

Dello spostamento risentito dal percorso della linea Nord-America parleremo nello stesso capitolo che tratterà dell'attivo e del passivo, e così faremo di tutte le altre linee.

Solo a mo' d'incidente ci permettiamo di osservare all'estensore della relazione, essere inesatto che le linee *Bombay-Hong Kong* e *Genova-Bombay* abbiano dato diminuzione di risultati; quantunque in piccola proporzione, esse hanno segnalato invece un risveglio, e difatti la prima diede L. 44,240 e la seconda L. 131,176 più di quello che avrebbero dovuto dare in relazione alla gestione antecedente.

In quanto all'Adriatico, sembraci che il relatore avrebbe fatto opera pietosa verso la Società non parlandone. L'amore platonico di cui si vanta, a nulla certamente può giovargli, quando i fatti non corrispondono. Una semplice inchiesta nei varii porti dell'Adriatico basterebbe a provare quanto poche volte i piroscafi della Società vi approdarono in un anno. Ora, se non ci vanno, non possono sperar affari, e non v'ha chi non sappia come la modesta Società Puglia, con soli dieci piroscafi di piccola portata, sia stata capace, senza difficoltà e senza ostacoli, di fare concorrenza alla potente Navigazione Generale. È da concludere anzi che le *amorose cure* di cui parla la relazione sono largite all'Adriatico dalla Società Puglia per procura della Navigazione Generale.

Ci meraviglia molto il prospetto del percorso delle linee esercitate dalla Società. Esse figurano per

Leghe 1,006,113 non sovvenzionate
» 448,144 sovvenzionate

Leghe 1,454,257 in totale.

Confessiamo esser questo per noi qualche cosa come un *rebus*, come una sciarada.

Nella dimostrazione generale delle rendite troviamo precisato il traffico delle merci e dei passeggieri per le leghe 1,006,113.

Le leghe 448,114 le troviamo di fronte alle rispettive sovvenzioni, e ciò è regolare, per dare la prova dell'esatto pagamento di queste in base alla legge relativa. Ma per esse non figura alcun traffico, e quindi è logico inferire che le leghe 1,006,113 comprendano anche le leghe 448,144, cioè tutto il traffico escogitato dalla Società.

Se ciò non fosse, dovremmo chiedere alla Navigazione Generale dove ed in quali partite essa abbia compreso il ricavato commerciale di quelle leghe.

Delle partite di spese non ci occupiamo per ora, ed anche nel relativo capitolo non faremo che accennarle passandovi di volo. Difatti non spetta a noi di entrare negli interessi particolari degli azionisti, e se essi sono persuasi di vedersi decimati gli utili con delle spese che ci sembrano esorbitanti, non tocca a noi dolercene.

Anche la gestione di cui ci occupiamo, come quella dell'anno antecedente, accenna alla *Griglia Ferrando*, senza però venire a nessuna conclusione. Di questa grave questione vogliamo occuparci un po' diffusamente, e quindi la lasciamo per ora in sospeso.

La relazione esprime poi il bisogno in cui si trova la Società di *concretare un programma prima della scadenza dei contratti vigenti col Governo per offrire al paese insieme col riordinamento dei servizi postali quella efficace riserva navale che fu oggetto finora di temperamenti transitorii e nulla più.*

E conclude annunciando *di aver presentato al Ministero un piano circonstanziato di riordinamento generale di tutti codesti pubblici esercizii*, ecc.

La Navigazione Generale, la quale con 110 piroscafi dovrebbe già avere l'efficace riserva navale cui accenna, sembraci corra un po' troppo la posta anticipando come ad essa devoluti tutti i sacrificii che s'impone il paese a tale scopo. A nostro avviso è un monopolio che deve cessare, e, senza escludere la Navigazione Generale, sembraci logico ed utile per il paese che i

servizi sopra accennati abbiano ad essere equamente divisi, specialmente avendo in Italia una Compagnia come la Veloce, che promette e ci ha già dato prove di saper fare, e la Puglia che, nella sua modesta sfera d'azione, torna già tanto utile all'Adriatico.

Quanto al piano presentato al Ministero, ce ne occuperemo a tempo e luogo, persuasi però che il Governo non sarebbe mai per accettarlo, qualora esso fosse tale da imporre sacrifizi irragionevoli alla nazione, già tanto stremata ed impoverita, e precludesse le via all'espansione delle altre Società italiane.

In ogni caso, adunque, ammesso che circostanze possenti come la difesa nazionale od altro fossero per imporre nuovi sacrifici al Paese, ripetiamo anche per questo ciò che dicemmo per i servizi postali, cioè che dovrebbe cessare una buona volta ogni e qualunque monopolio, e che, oltre alla Navigazione Generale, dovrebbero concorrere al piano suaccennato anche le altre Compagnie italiane.

Solo facendo così, la Nazione potrebbe raggiungere efficacemente lo scopo che si prefigge.

III.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

LA GRIGLIA FERRANDO.

Nel secondo articolo abbiamo dichiarato di occuparci solo di volo della parte passiva che riguarda le spese, da chè esse riguardino interamente i soli azionisti.

Terremo la nostra parola, dicendo solo quel tanto che basti a provare come l'amministrazione della Navigazione Generale sia in tutto e per tutto al disotto del suo grave còmpito. Faremo però eccezione pel carbone, perchè questo si collega colla famosa *Griglia Ferrando*, sulla quale abbiamo promesso d'intrattenerci un po' diffusamente.

Lungi dallo sviscerare i titoli varii che costituiscono le spese generali, li accetteremo come stanno, quantunque ci sembra che per alcuni si largheggi un po' più del bisogno. Notiamo però, che, frazionati come essi devono essere per la loro stessa natura, la controlleria riesce più difficile che per il resto.

Ad aggravare la posizione passiva del bilancio abbiamo nientemeno che oltre un milione e mezzo di spese generali per la Direzione di Roma e per i due Compartimenti di Palermo e Genova, più circa 100,000 lire pel trasloco dell' ufficio in quest'ultima città. Sono spese principesche che una Società in semplice accomandita si guarderebbe bene di fare, ma ripetiamo che non ispetta a noi di entrare negli interessi privati degli azionisti.

Da questa profusione di spese emerge però sempre un danno per il paese, imperocchè viene con essa screditata l' industria marittima, e, seminando la sfiducia, ne allontana i capitali.

La spesa per la manutenzione e riparazione della flotta figura anch' essa in una misura esorbitante e prova come la maggior parte della flotta stessa non si trovi in circostanze

troppo floride. Ne abbiamo una prova nel fatto che non solo i vecchi navigli, ma bensì anche i nuovi reclamano riparazioni straordinarie, puossi dire appena acquistati.

Senza accennare ad altri, diremo solo dell' *Indipendente*, un piroscafo di nette tonnellate 1837, il quale, costrutto nel 1883, ebbe bisogno di grandi riparazioni allo scafo nel 1883-84, ed alla macchina e caldaie nel 1885.

È un'ironia detrarre L. 4,252,112 per il deprezzamento della flotta e spendere poi L. 4,472,676 per ripararla!

E veniamo alla *Griglia Ferrando.*

Nella relazione del 1886-87 si legge quanto appresso:

Non è la prima volta, o signori, che noi vi facciamo sperare un risparmio nel consumo del combustibile per i nostri vapori mercè la Griglia Ferrando. Questo risparmio si è effettivamente accumulato negli ultimi due anni, ma siccome il nuovo apparecchio non è applicato ancora a tutti i vapori, e sono incompiuti perciò i conti di tale impianto, così l'Amministrazione ha stimato meglio valutare per ora e per quei vapori, il consumo al prezzo corrente del carbone grosso tenendo a parte il beneficio, e riserbare ad un altro anno il finale regolamento di codesta importante operazione.

E nella relazione del 1887-88, con un decrescendo di entusiasmo poco atto ad infondere speranze negli animi degli azionisti che sappiano un po' leggere fra le righe, troviamo:

Solamente occorrerà avvertire che nella massa numericamente più rilevante dei debitori diversi vi si comprende il conto dei disborsi per l'impianto della Griglia Ferrando non ancora liquidato, dove si compensano fino alla sistemazione finale i risparmi prodotti dal consumo del carbone sui piroscafi già provveduti del nuovo apparato, il quale prosegue a dare quei buoni risultati che erano nelle nostre aspettazioni.

Ebbene, ci spiace dirlo, ma, a nostro modesto avviso, quel *conto debitori diversi*, per ciò che riguarda la *Griglia Ferrando*, apparterrà sempre alla categoria dei debitori morosi ed anzi in istato di fallimento.

Crediamo di poterlo provare.

Amministrativamente parlando, non comprendiamo davvero

come si possa fingere di consumare un materiale che in realtà non si consuma e come si possa stabilire codesto consumo fino all'ultima tonnellata. Accenneremo al prezzo pagato pel combustibile realmente ed idealmente consumato. Una Società dell'importanza della Navigazione Generale avrebbe dovuto godere maggiori facilitazioni in confronto delle Compagnie minori. Essa invece pagò il carbone nel 1886-87 a L. 28.60 e nel 1887-88 a L. 27.80, quando la Veloce lo conteggia a L. 25 e la Puglia nel 1887 a L. 26.45 e nel 1888 a L. 25.09; ma quest' esame tocca esso pure l' interesse privato degli azionisti e lasciamo quindi ad essi di appurare i fatti e di dolersene.

Esaminiamo ora questa griglia e vediamo cosa è, cosa fa e cosa promette.

La *Griglia Ferrando* è mobile e viene attaccata d'un sol pezzo al forno, avendo le barre in linea perpendicolare all'asse del forno stesso, mentre quella in uso presso tutti gli altri armatori nazionali ed esteri è formata da barre appoggiate sopra dei sostegni e disposte secondo l'asse del forno. Le barre della *Griglia Ferrando* sono inoltre più corte e differenziano essenzialmente pel fatto che stanno ad una distanza di 4^{mm} l'una dall'altra, mentre col vecchio sistema le barre distano da 10 a 12^{mm}.

Si capisce a priori che al signor Ferrando sorse l'idea di codesta griglia per impiegare la polvere che in minor o maggior quantità risulta sempre dal carbone, oppure anche invogliato dal minor prezzo al quale puossi avere in Inghilterra la polvere, risparmio però che non riflette che il costo del combustibile, mentre il nolo, che rappresenta la parte principale nel prezzo del carbone, non varia minimamente.

Ha raggiunto il signor Ferrando lo scopo che si prefiggeva? Non lo crediamo, e proveremo anzi come colla sua invenzione egli abbia danneggiato immensamente la Navigazione Generale, che si lasciò da esso sedurre.

Passato dalla teoria alla pratica, l' inventore si convinse subito che la griglia non corrispondeva affatto alla sua aspettativa. La polvere di carbone non poteva bruciare, e ciò si capisce facilmente, perchè l'agglomeramento di questa si internava nei leggeri interstizii dei 4^{mm}, i quali si trovavano

letteralmente otturati. Il carbone cessava così di essere un combustibile!

Si dovette quindi pensare al rimedio.

Il primo tentativo fu quello di forzare la combustione mediante un forte getto di vapore immesso al disotto della griglia, col quale getto si sperava eziandio di impedire l'arroventamento della griglia stessa.

Vana speranza! Il sistema non dava il risultato sul quale contava.

Scoraggiato, ma non volendo darsi per vinto, decise di ricorrere ad un'applicazione conosciuta da tutti e che tutti possono usare perchè di dominio pubblico. Determinò cioè di servirsi del tiraggio forzato a mezzo di un ventilatore che, mosso da una macchina speciale, cacciando l'aria al disotto della griglia a mezzo di un condotto chiuso, doveva aver la forza di tenere liberi gl'interstizii e determinare necessariamente la combustione della polvere.

La *Griglia Ferrando* quindi, che tra prezzo d'acquisto e di patente e l'interessenza che s'era riservata l'inventore, ma che venne poi dalla Società liquidata, costò ad essa oltre un milione e duecentomila lire, a nulla potrebbe servirle senza l'aiuto del tiraggio forzato, che non è d'invenzione del Ferrando, ma bensì, come dicemmo, di dominio pubblico e che tutti possono adoperare.

Esaminiamo ora se realmente la nuova griglia sia di vantaggio alla Navigazione Generale, oppure se le sia dannosa.

La *Griglia Ferrando*, aiutata dal tiraggio forzato, consuma chilogr. 1,200 di polvere per ogni cavallo indicato e per ogni ora, mentre col sistema ordinario, naturalmente ammessa la parità della macchina *Compound*, abbiamo il consumo di chilogr. 1 di carbone ugualmente per cavallo e per ora.

Essa ci dà quindi un maggior consumo del 20 0/0, il quale si bilancia col minor prezzo della polvere in confronto al carbone grosso. Ed è perciò che l'utile che si sperava non esiste e non restano che i danni come diremo in appresso.

Varie sono le cause del maggior consumo; accenneremo solo a due principali, cioè:

1° Una parte del potere vaporizzatore del carbone col

sistema Ferrando viene consumata dalla macchina pel ventilatore, della quale si è obbligati a servirsi.

2° I prodotti della combustione escono dalla caminiera ad una temperatura assai più elevata, e quindi una parte del calore prodotto dal carbone va dispersa.

Questo secondo inconveniente è però la conseguenza del tiraggio forzato, ed è per questa ragione che nessun piroscafo mercantile si è mai sognato di adottarlo.

Non ci voleva che la *Griglia Ferrando* per richiamarlo forzatamente all' onore dell' uso!

Del resto la Navigazione Generale si capacitò anch' essa di tale grave inconveniente, e dopo molti esperimenti, più o meno riusciti, adottò quello di applicare alla base delle caminiere un apparecchio destinato a rallentare la velocità dei prodotti della combustione, onde sottrarre ad essi la maggior, quantità di calore possibile, apparecchio però di riuscita molto dubbia nella pratica.

In ogni caso era necessario tentarlo, anche per la ragione che l'azione del ventilatore produceva un trascinamento di piccole particelle di carbone, che, nell'escire dal camino, recavano incomodo grave ai passeggieri, nè l' apparecchio puossi affermare che l' abbia interamente tolto.

Abbiamo veduto come il minor prezzo del combustibile in polvere si conguagli col maggior consumo, in confronto al carbone grosso. Non ci siamo fermati sulla perdita che lo scarico ed il ricarico devono produrre per la naturale dispersione portata dal vento, perchè non ne valeva la pena; abbiamo infine accennato ai due maggiori inconvenienti prodotti dal nuovo sistema. Ma abbiamo poi due questioni ben più gravi, ben più importanti, specialmente perchè una di queste tocca la sicurezza dei viaggiatori.

Noi parliamo *per ver dire, non per odio d'altrui, nè per disprezzo*, e se ci appassioniamo su cotesto soggetto, egli è perchè lo riteniamo della massima importanza e d' interesse generale per la marina mercantile a vapore.

La prima questione riflette l'uso del tiraggio forzato a mezzo del ventilatore per caldaie a ritorno di fiamma, il quale produce, come è cognito, un consumo maggiore ai forni ed alle camere a fuoco.

Questo consumo può esser determinato almeno per un buon terzo di più sui forni, e quindi crediamo essere vicini al vero asserendo che la perdita che ne risulta sia almeno di 14 0/0 sul valore totale delle caldaie!

La seconda questione, come accennammo, ha ancora maggior importanza, perchè non trattasi solo d'interesse pecuniario, ma di sicurezza del naviglio e quindi dei passeggeri.

Il ventilatore pel tiraggio forzato venne applicato in numero d'uno sui vapori di piccola portata, ed in quelli di grossa portata ne vennero applicati più di uno, raggruppando una determinata quantità di caldaie ad ogni ventilatore.

Supponiamo ora, perchè il fatto è possibile, un guasto del ventilatore.

Se questo succedesse in un piroscafo dove non ce n'è che uno, il piroscafo sarebbe forzato a fermarsi, perchè abbiamo provato che la *Griglia Ferrando* non agisce senza l'aiuto del ventilatore.

Se il guasto avvenisse invece sui piroscafi dove ci sono più ventilatori, è evidente che, colla soppressione di uno o più forni, il piroscafo sarebbe costretto a diminuire della sua velocità, la quale non sarebbe più in relazione alla portata del piroscafo stesso. In ambedue le ipotesi, i passeggieri potrebbero soffrirne, per l'improvviso sopravvenire di tempo cattivo, ed in ogni caso, ritarderebbero di molto il loro arrivo a destinazione.

E per finire di accennare agli inconvenienti della nuova invenzione, diremo, che quando la Navigazione Generale si vedrà costretta alla dura necessità di operare il cambiamento, questo le costerà moltissimo e graverà ancor più su codesta disgraziata speculazione. Del resto anche la Marina Regia, sempre più proclive dei particolari agli esperimenti, fece anch'essa alcune prove della *Griglia Ferrando*, ma non trovò opportuno di adottarla, certamente per le stesse ragioni da noi svolte.

Ci fermiamo per oggi. Nel prossimo articolo ci occuperemo, come abbiamo promesso, della parte attiva del traffico e confronteremo il bilancio del 1886-87 con quello del 1887-88.

IV.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Con una elementare regola del tre abbiamo dimostrato nel primo articolo che, ad onta delle maggiori leghe percorse, le rendite del 1887-88 furono inferiori a quelle del 1886-87.

Veniamo ora a qualche dettaglio.

La *Navigazione Generale* pare tenda a volersi fare *particolare*, mentre la linea alla quale essa profonde le maggiori sue cure è quella del *Sud America*. Vediamo infatti che le leghe 140,127 percorse nel 1886-87 furono portate nel 1887-88 a leghe 209,588. Ma siccome colla flotta ch'essa possiede, ricca di numero ma povera di forze, non avrebbe potuto dare lo stesso impulso a tutte le altre linee, così forzatamente ha dovuto trascurare queste che pure interesserebbero di più la nazione. La sua trascuranza la manifesta più spiccatamente nella linea *Nord America*, per l'esercizio della quale non abbiamo che la sola Navigazione Generale, ma in modo tale è esercitata, che minaccia di morire d'inedia per non poter concorrere coll'*Anchor Line*, una compagnia inglese che venne a piantarsi in casa nostra e che deve certamente ridere di noi e delle nostre aspirazioni marittime.

Che importa al Paese s'essa aumenta la linea *Sud America*, già esercitata con tanto onore da altre Compagnie nate e cresciute per quel solo commercio e che vi si sobbarcarono senza elemosinare sovvenzioni governative?

Sviluppare specialmente la linea *Nord America*, aumentare il commercio con quel ricco paese, aprire con esso nuove correnti di traffico, ecco il còmpito nobile, che dovrebbe imporsi principalmente, la Navigazione Generale!

Ed invece troviamo che nel mentre l'anno antecedente essa percorse leghe 82,212 con un nolo di L. 2,258,339, nel 1887-88 essa percorse solo leghe 36,185 con un prodotto di L. 902,969. Sono quindi L. 1,355,370 meno di noli incassati dalla Società,

sul che noi non aggiungeremmo verbo, se questi noli non rappresentassero, pur troppo, una media di circa tonnellate 23,000 di merci tolte allo scambio tra i due paesi. Invochiamo un imparziale giudizio su questo fatto gravissimo!

La Navigazione Generale ci osserverà che la linea *Nord America* non è sovvenzionata dal Governo. È verissimo, ma, mettendola noi in confronto con quella *Sud America*, pure non sovvenzionata, ci sembra giusta e santissima la nostra critica. Imperocchè una società che costa alla nazione circa otto milioni e mezzo di lire all' anno, dovrebbe essere esclusivamente nazionale e dovrebbe confondere i suoi interessi con quelli del Paese.

A nostro modesto avviso, la sovvenzione non deve considerarsi alla lettera per determinate linee, mentre in questo caso potremmo esprimere la nostra opinione che non riteniamo ben date le sovvenzioni per le linee *Marsiglia-Odessa e Marsiglia-Trieste*, nelle quali i servizi postali entrano come i cavoli a merenda. Una Compagnia sovvenzionata è al servizio del Governo, ma più ancora a quello della nazione, per isviluppare il commercio dove esso si trova e dove è possibile, e crediamo che l'America del Nord prometta migliori risultati pronti che la linea per le Indie, dove però stimiamo pure utile l'andare, purchè venga dato ad essa l'indirizzo imposto dalla Geografia.

Noi insistiamo nell' asserire che la Navigazione Generale manca assolutamente al suo dovere, al suo còmpito, e, se per la sua flotta, per la maggior parte vecchia ed impotente, come mostreremo in appresso, essa non può estendere i commerci, come l'interesse della nazione richiederebbe, essa non avrebbe dovuto darsi il pomposo titolo di Navigazione Generale, ch' essa non può degnamente portare, nè avrebbe dovuto, complice il governo, rinserrarsi in un fortilizio di monopolio, tanto dannoso al Paese. Fu per questo monopolio che la linea *Genova-Batavia* dovette cadere nelle mani d' una Compagnia straniera, perchè, in forza d'una legge che chiameremo odiosa, il Governo, non potendo rivolgersi ad altre Compagnie italiane, dovette permettere alla Navigazione Generale di dare la detta linea a cottimo, come si trattasse di un lavoro manuale qualunque, coll' aggravante, però, che, mentre per questo il titolare

poco conterebbe, dacchè i braccianti sarebbero sempre italiani, nella linea *Genova-Batavia*, gli italiani non hanno nulla a fare e nulla a guadagnare, non restando ad essi che il disdoro di sovvenzionare una bandiera estera, quando ragionevolmente dovrebbero contare di avere in una Società, che vanta oltre cento vapori e che costa tanti milioni al Paese, una vera Compagnia di navigazione generale che portasse alta ed incontaminata la bandiera nazionale dove i bisogni del Paese fossero a chiamarla.

Nè gli sforzi fatti per ispingere il lavoro con l'America del Sud giovarono gran fatto alla Società ed al Paese, mentre la diminuzione di merci scambiate con l' America del Nord non venne compensata con l' allargata navigazione con l'America del Sud.

Nel bilancio 1886-87 troviamo che con leghe 140,127 la Società incassò per nolo merci L. 1,674,347, ed in quello del 1887-88 con leghe 209,588 incassò L. 1,889,797, mentre avrebbe dovuto incassare L. 2,504,392. Nè per i passeggieri essa fu più fortunata, mentre nel 1886-87 incassò L. 6,704,521, e nel 1887-88 L. 8,522,520, quando avrebbe dovuto incassare L. 10,028,515.

Calcoli la Società se valeva la pena di trascurare il Nord America rinunciando a circa un milione e mezzo di noli, e se la spesa maggiore per percorrere le leghe 69,461 in più date alla linea Sud America, sia stata compensata dal maggior incasso di soli due milioni circa, quando, sempre collo stesso confronto, avrebbe dovuto salire ad almeno quattro milioni.

Per ispiegare meglio e più chiaramente il nostro concetto, che valeva meglio il 3 ½ 0/0 diviso agli azionisti nel 1886-87 che il 5 ½ 0/0 nel 1887-88, accenneremo, per esempio, che nella Linea Sud America, nel 1886-87, le merci resero alla Società Lire 11,24 per lega, quando, nel 1887-88, non resero che lire 9,02; che i passeggieri, nel 1886-87, resero lire 47,85 per lega, quando, nel 1887-88, non resero che lire 40,66.

Se non credessimo di annoiare i nostri cortesi lettori, proveremmo loro come tutte le linee, meno quelle *Genova-Bombay* e *Genova-Hong-Kong*, che aumentarono di poco, tutte le altre, abbiano dati risultati inferiori all'anno precedente.

Conchiudiamo, quindi, sostenendo che l'anno 1887-88 fu disa-

stroso per la Società più che non sia stato l'anno 1886-87, e che il lavoro venne spinto senza criteri produttivi per gli azionisti e senza tutelare gli interessi ed il decoro del Paese.

Il maggior dividendo di 2 0/0 dato nell'ultimo bilancio lo si deve esclusivamente agli otto milioni circa incassati pel trasporto delle truppe in Africa, mentre, nel 1886-87, questo titolo non aveva fruttato che soli 2 milioni.

Ci dicano i signori azionisti qual dividendo avrebbero avuto se, *sfortunatamente per la nazione*, non ci fossero stati cotesti otto milioni.

Non ci è dato di poter fare un conteggio esatto sull' utile netto di tale incasso, dacchè la Navigazione Generale, non sappiamo a quale scopo, credette bene di non indicare, come fece pel resto della sua navigazione, le leghe percorse, ma è indubitato che il tanto vantato miglioramento della Società non lo si deve che all'aumentato trasporto delle truppe.

Crediamo però di poterlo provare egualmente.

Nel bilancio 1866-87 le entrate complessive per merci e passeggieri furono di L. 31,105,355, e quelle del 1887-88, ad onta delle maggiori leghe percorse, non furono che di L. 31,807,504.

Non conteggiando in nessuno dei due bilanci l' incasso dovuto alle truppe, l'anno 1887-88 avrebbe quindi dato un dividendo minore, dacchè le maggiori spese per le maggiori leghe percorse non sarebbero state relativameute compensate.

Daremo un' altra prova.

Nell' anno 1886-87 il trasporto truppe venne pagato con circa due milioni, che rappresentarono presso a poco l'utile diviso fra gli azionisti.

Nel 1887-88 la Società per lo stesso titolo incassò circa otto milioni ed il dividendo non si elevò che a tre milioni, cioè a meno del 40 0/0 sulla somma incassata dal governo.

È chiaramente quindi provato che il dividendo del 5 ½ 0/0 fu di molto inferiore al 3 ½ 0/0 dell' anno antecedente. Imperciocchè, se agli sforzi fatti dalla Società colla maggior percorrenza di leghe fossero state proporzionate le entrate ordinarie, ed aggiungendo a queste il maggior incasso di circa sei milioni dovuto alle truppe, istituendo una semplice proporzione coll' anno antecedente, l' utile divisibile avrebbe dovuto essere

di almeno 10 0/0; mentre, all' incontro, se le truppe non avessero dato che i due milioni del 1886-87, la Navigazione Generale non avrebbe potuto dividere che appena un 2 0/0.

In un prossimo articolo ci occuperemo della flotta della Società, e finalmente compiremo il nostro modesto lavoro, istituendo, come abbiamo promesso, un confronto tra essa e le due Società *Veloce* e *Puglia*.

V.

LA FLOTTA

DELLA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Quando, nel primo articolo di questo nostro lavoro, demmo promessa di occuparci della flotta della Navigazione Generale, di anatomizzarla e di ridurla, per quanto possibile, alla sua vera forza, c' invase il timore di non riuscire nel difficile assunto. Per quanto le voci che correvano fossero gravi ed insistenti, ci opprimeva il dubbio ch'esse fossero esagerate, e di aver preso un granchio che, pur deplorando, ci sarebbe stato gratissimo poter confessare, a provare che noi non parliamo per fini interessati o personali, ma solo per *ver dire* e per giovare al Paese, desiderosi ch' esso possa finalmente andar superbo della sua marina mercantile a vapore.

Addentrandoci nell' esame della flotta della Navigazione Generale, sapevamo di doverci aggirare in un ambiente difficile.

E che siamo nel vero stanno a provarlo le somme esorbitanti che gravitano ogni anno sui bilanci della Società per manutenzione e riparazioni dei piroscafi.

La Navigazione Generale fu, pur troppo, il connubio infausto di due vecchi cadenti, i quali, trovandosi alla stessa stregua, lungi dal poter infondere alla nascitura Società quella vita rigogliosa della quale avrebbe abbisognato e sulla quale tutti contavano, non riuscirono a mettere al mondo che una prole fiacca, tisica ed anemica. Meno male ancora se alla poveretta fosse stato riservato il conforto di essere guidata dai genitori, i quali avrebbero avuto almeno l'interesse che ispira sempre la propria creatura ed il proprio nome. Ma, sfortunatamente, morte inesorabile rapì al Paese il Rubattino, nome di santa memoria pei genovesi e per gli italiani tutti, ed il superstite commendatore Florio si tiene quasi estraneo alle cose della Società, forse perchè, da uomo pratico, non è contento del come esse camminano.

Il Governo, che pur mostrò e mostra di favorire tanto la Navigazione Generale, fu quello che giudicò la flotta di questa più inesorabilmente che non lo possa fare nessun altro, e le inflisse tale un marchio da rendere sbiadite tutte le parole che potremmo noi spendere su di essa. Su 110 piroscafi, esso non trovò di onorarne, e forzatamente, che soli quattro, mettendoli tra la flotta ausiliaria. Il *Regina Margherita,* che, quantunque il migliore che possegga, non aveva diritto di essere tenuto in conto per la sua insufficiente velocità; l'*Elettrico,* che non diede mai i risultati che si strombazzavano, e finalmente il *Candia* ed il *Malta* (ex-*Cairo* e *Brindisi*, costrutti nel 1862 dalla Società Adriatico orientale) due poveri *gusci di noce,* come scherzosamente venivano chiamati a Venezia, i quali, ad onta delle grandi riparazioni avute nel 1877, non cessano però di essere sempre i *gusci di noce* battezzati dai veneziani.

E con questa flotta la Navigazione Generale, nonchè aspirare, quasi vuol comandare di esser sola nel campo marittimo!

Del resto, è cognito che la flotta della Navigazione Generale si compone per la maggior parte di vecchi ruderi della marina mondiale, monumenti, puossi chiamarli, della navigazione a vapore ancora in fascie. Essa ha un' origine tutta speciale, raccoglie cioè in sè gli avanzi della *Società Peirano e Danovaro,* dell'antichissima *Rubattino,* della *Florio* e della *Trinacria,* avanzi, però, conteggiati alla nascente Società come oro di carato, quando, poveretta, non accoglieva in sè che un magazzino di ferravecchi.

A portare un esempio, accenneremo ai due piroscafi *Marsala,* varato nel 1871, ed *Egadi,* varato nel 1872, comperati da Florio in Inghilterra sotto i nomi di *Egeria* e *Galatea* per L. 900,000, conteggiati per circa due milioni, ed i 15 di Peirano e Danovaro, la di cui fede di nascita varia dal 1861 al 1864, comperati ugualmente da Florio per L. 3,875,111, passati alla Società il 4 settembre dello stesso anno per oltre 5 milioni, cioè ad una sola distanza di 50 giorni, e quindi senza che Florio abbia potuto avere il tempo di spender dei denari per rinnovarli.

Allo scadere delle Convenzioni, la Flotta di 110 piroscafi si suddividerà come appresso:

Soli 22 si troveranno nell' età virile da 1 a 10 anni;

Per 11 (da 11 a 15 anni) sarà incominciata l'età della mezza virilità;

Per i 21 (già presso ai 20 anni) sarà arrivata la vecchiaia;

E 56 finalmente saranno giunti assolutamente alla decrepitezza, in quanto che la maggior parte sarà arrivata alla rispettabile età di 30, e fino a 36 anni!

Da questo specchio apparisce quindi che su 110 piroscafi, solo 22 rispondono al disposto dell'art. 9 della legge sul premio delle navi, la quale stabilisce che i piroscafi, per potervi concorrere, non abbiano oltrepassato i dieci anni di età. Questo limite segnato dal legislatore è logico, dacchè il premio veniva stabilito allo scopo che l'Italia avesse dei piroscafi che potessero efficacemente concorrere cogli esteri.

Questa legge implicitamente stabilisce, quindi, che una flotta composta di piroscafi oltre ai 10 anni, non potrebbe mai essere una flotta efficace e degna del passato e dell'avvenire della marina mercantile italiana.

L'*Adria*, per esempio, varato nel 1855, sotto il nome di *City of Bristol* e battezzato e ribattezzato poi tre volte sotto i nomi di *Messico*, *Sempione* ed *Adria*, con delle riparazioni costosissime, può benissimo aver ottenuto la prima classe, ma potrà esso più rispondere alle esigenze moderne ed avrà esso la virtù di navigare economicamente?

Ai 22 che non oltrepassano i 10 anni, aggiungiamo pure gli 11 che non oltrepassano i 15 anni. Saranno in tutto 33, ma per i restanti 77, non auguriamo alla Navigazione Generale un altro ammiraglio Saint-Bon, che abbia il coraggio di cancellare dal ruolo le navi cattive, che non servono che a divorare i guadagni delle buone. Nè ci mancano gli esempi anche nella marina mercantile. La *Compagnie Générale Trasatlantique*, al dicembre 1880, sopra 65 piroscafi ne contava soli 3 da 11 a 15 anni; ma nulla ostante li mise in disparte, surrogandoli con altri 5 di maggior portata.

Nè la flotta della Navigazione Generale emerge come portata:

20 vanno dalle 12 alle 300 tonnellate, tutti decrepiti,

22 arrivano alle 600 tonnellate, di cui 16 decrepiti,

22 arrivano alle 1000 tonnellate, di cui 18 decrepiti,

25 arrivano alle 1500 tonnellate, di cui 2 decrepiti,
21 passano questo tonnellaggio.

Abbiamo provato che i piroscafi non devono oltrepassare i 10 anni; per esuberanza abbiamo riconosciuto nella flotta della Navigazione Generale anche quelli fino ai 15 anni; cosicchè la parte sana e vitale si ridurrà come appresso:

Fino a	300	tonnellate	piroscafi	0
»	600	»	»	4
»	1000	»	»	1
»	1500	»	»	9
»	2000	»	»	14
oltre le	2000	»	»	5
				Piroscafi 33

Non ostante l'altitonante numero di 110, ci sembrano invero pochini per pretendere di poter abbracciare tutto il mondo, competere efficacemente colle marine straniere, assorbire tutte le sovvenzioni ed esercitare inoltre le linee non sovvenzionate, per le quali alla Navigazione Generale conviene di adoperare il miglior suo materiale. Arrogi infine che, secondo le moderne esigenze, i piroscafi veramente atti ed efficaci a dare buoni risultati devono passare le 2000 tonnellate, ed in questa categoria non ne figurano che soli 5!

Se il tonnellaggio è meschino, la velocità è addirittura sconfortante. Le cifre che sottoponiamo ai nostri lettori stanno lì a provarlo inesorabilmente.

Non ci fermeremo su quelli inferiori, la di cui velocità non arriva a 9 miglia per ora.

Accenneremo ai suoi migliori, i quali variano dalle 10 alle 11 1/2, se si eccettuino i due *Po* e *Perseo* che raggiungono 12 miglia, *Balduino* e *Rubattino* miglia 12 1/2, e finalmente il solo *Regina Margherita* (sotto alle 2000 tonnellate) che passa di poco questa velocità.

In 110 piroscafi la Navigazione Generale non ne conta uno solo che si elevi a quella velocità imposta ora dalle generali esigenze e che è necessaria per lottare colle flotte straniere!

Nel prossimo articolo faremo il confronto tra la Navigazione Generale e le due Società *Puglia* e *Veloce*.

VI.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

LA VELOCE E LA PUGLIA

Siamo arrivati alla parte più scabrosa del nostro lavoro. I confronti! Generalmente riescono sempre odiosi, ma noi cercheremo ch'essi lo sieno il meno possibile, attenendoci strettamente alla pura verità, lasciando da parte ogni commento e corredando le nostre asserzioni con l'inconfutabilità delle cifre.

In ogni caso però la nostra coscienza, che è il miglior giudice, nulla avrà da rimproverarci, da che lo scopo che ci siamo prefissi sia santo, perchè tende al bene generale della Nazione, strettamente collegato alla questione della navigazione a vapore.

E quando, come crediamo, il confronto riuscirà favorevole alla Veloce ed alla Puglia, diremo loro francamente di non illudersi, di non cullarsi e di non addormentarsi sul loro trionfo, mentre l'immobilità sarebbe la loro rovina.

Alla Veloce principalmente osserveremo ch'essa non può immaginare di lottare strenuamente con certezza di vittoria coi soli mezzi che possiede e coll'esercizio di una sola linea. Le sue aspirazioni devono mirare ben più in alto. Essa deve divenire realmente una Compagnia Generale di Navigazione, e sarà certa della riuscita, perchè il suo impianto sarà figlio di lunghi studi, ed il suo materiale risponderà a tutte le moderne esigenze.

E sopratutto la esortiamo a non farsi trovare impreparata all'epoca delle nuove convenzioni, mentre è su questa eventualità che fonda le sue speranze di monopolio la Navigazione Generale. Tocca alla Veloce il disingannarla, e sarà allora rispettata e temuta.

A tout seigneur, tout honneur, ed incominciamo quindi il confronto colla Veloce, che tra le due è la Compagnia più importante, e può, se voglia, presentarsi come serio concorrente nella imminente lotta.

La Veloce (per molti anni Società in accomandita), come compagnia per azioni regolarmente costituita, non conta che un solo anno di esercizio completo. Stabilita pel solo commercio coll'America del Sud, sviluppò questa linea a tale da non esserle più sufficienti gli otto vapori di grossa portata (ridotti a sette per la perdita del *Sud America*), e da dover prenderne a nolo altri quattro. Con questi undici vapori essa diede vita ad una linea capace di sostenere qualsiasi concorrenza, e colla puntualità del suo servizio e colla velocità dei suoi legni, portò per la prima volta una linea italiana ad un' altezza insperata, tale ch'essa viene ora frequentata da viaggiatori di classe anche stranieri, che la preferiscono alle linee straniere.

Tra sette vapori, ben quattro, cioè: *Nord America*, *Duchessa di Genova*, *Vittoria* e *Duca di Galliera*, riconosciuti come i più celeri della marina mercantile italiana, ebbero l' onore di venire iscritti nel naviglio ausiliario italiano col titolo di *incrociatori*.

La sua amministrazione è costituita come una famiglia, nella quale tutti i membri cooperano al buon andamento degli affari. Non lusso asiatico nei suoi locali; non altitonanti titoli burocratici nel suo personale. Il direttore si calcola alla stregua dei suoi collaboratori, limitati ad un numero ragionevole, e non si atteggia a Giove tonante, presso cui sia difficile l'accesso. È una famiglia, insomma, che lavora inspirata tutta da uno stesso sentimento: il dovere.

Il suo bilancio pel decorso anno 1888 è un modello di semplicità, accessibile a tutte le intelligenze. Senza sovvenzione alcuna, la Veloce seppe dare un utile netto di 21.59 0/0, e da questo, detratto il 5 0/0 sul costo della flotta pel suo deperimento e sul residuo attivo il 10 0/0 per le riserve, ed un 7 0/0 al Consiglio d' Amministrazione ed agli impiegati, essa potè dividere ai suoi azionisti L. 70 per azione di L. 500, corrispondente al 14 0/0 sul capitale.

Premessi questi brevi cenni su questa Società che, secondo noi, è destinata a rappresentare una parte importantissima nel commercio marittimo italiano, veniamo ad alcuni confronti colla Navigazione Generale.

La Veloce percorse in un anno leghe 174,450, incassando per noli L. 13,528,134, e quindi ebbe un reddito di L. 77.55 per lega.

La Navigazione Generale percorse nella stessa linea del Sud America leghe 209,588, con noli complessivi di L. 10,412,317, e quindi il suo reddito non fu che di L. 49. 68 per lega.

E la sua inferiorità apparisce ancora più manifesta nel complesso di tutte le sue linee, che non le diedero che L. 31.61 per lega, peggiorando così il reddito del 1886-87 che fu di L. 32.41.

La Navigazione Generale pagò il suo carbone a L. 27.80, quando la Veloce non lo pagò che L. 25.05. La differenza di L. 2.75, moltiplicata per tonnellate 355,000, ci sembra abbastanza rilevante.

Ci spiace non conoscere la quantità delle leghe percorse dalla Navigazione Generale per il trasporto delle truppe, perchè ci riesce così impossibile d' istituire il confronto del carbone per ogni lega.

Lo stabiliremo invece sulla totalità dei noli incassati da ambedue le Società.

La Navigazione Generale spese in carbone L. 9,861,565, la qual somma sopra la totalità dei noli in L. 39,581,301 ci dà un risultato di 25.15 0/0, mentre la Veloce avendo speso in carbone L. 2,466,145, sopra i suoi noli di L. 13,669,779, non arriva che al 18 0/0.

Le spese generali della Veloce sommano a L. 338,000, cioè il 2.47 0/0 sugli incassi, mentre quelle della Navigazione Generale, importando L. 1,674,561, danno un risultato di 4. 24 0/0.

La Navigazione Generale fa figurare nel suo bilancio le seguenti dettagliate partite di spese, cioè:

Consumo olio, sego e cotone	L.	451,868
Id. acqua	»	226,351
Id. biancheria	»	268,909
Illuminazione e pulizia	»	232,709
Ricambi e servizio di camera	»	264,977
Spese straordinarie pel personale di bordo	»	152,925
Diverse (senza speciale classificazione) .	»	209,833
Manutenzione e riparazione flotta . . .	»	3,988,853
Totale	L.	5,796,425

e quindi aggravano gli incassi di 14.40 0/0.

La Veloce comprende invece tutte le suddette spese in una sola partita di L. 1,039,733, che corrispondono ad un aggravio di 7.61 0/0.

Non possiamo istituire confronti su molti oneri che sono tutti speciali della Navigazione Generale, perchè dipendenti dal suo vizio d'origine, ma li accenneremo ugualmente. Essi si compongono dei gravosi interessi dovuti a Florio e Rubattino, dell'assicurazione e della quota di ammortamento della flotta, che pesano su di un valore ipotetico, dacchè, come dicemmo, essa è ben lungi dall'avere quel valore che le venne attribuito, oneri questi che producono un altro 8 0/0 circa di perdita sugli incassi della Società.

Da tutto questo emerge che le maggiori passività della Navigazione Geuerale in confronto a quelle della Veloce sommano ad oltre il 24 0/0.

Del resto non occorrono molti conteggi per capacitarsene. Basta riflettere alla sproporzione esistente nella resa per lega, e gettare un occhio sui bilanci, per esserne sicuri.

Infatti, le attività della Navigazione Generale, detratte le L. 8,202,918, che rappresentano le sovvenzioni, sommano a L. 41,159,022, e le passività ammontano a L. 46,328,111, così che la sua azienda avrebbe dato la rilevante perdita di L. 5,169,089.

Nella Veloce, all'incontro, abbiamo una attività di L. 13,669,779, contro un passivo di L. 10,431,139. Però, onde seguire il sistema tenuto dalla Navigazione Generale, aggiungeremo a questa ultima somma il deperimento della flotta, le riserve ecc., cosi che il passivo risulterà di lire 11,569,139 e l'utile netto sarà di lire 2,100,000, cioè il 14 0/0 diviso agli azionisti.

In quanto alla Navigazione Generale essa potè coprire la sua perdita che era di 9 1/2 0/0 e pagare il 5 1/2 0/0 agli azionisti, precisamente mediante le sovvenzioni, che rappresentano appunto il 15 0/0 sul capitale.

Se non ci fosse poi stato il grosso incasso di circa otto milioni pel trasporto delle truppe, sul quale l'utile fu certamente maggiore che non sia stato su quello del commercio ordinario, la Navigazione Generale, ad onta degli otto milioni di sovvenzione, avrebbe chiuso il suo bilancio con una perdita!

Da tutto questo quindi risulta, che le sovvenzioni sono mal date ad una Società che, come la Navigazione Generale, sia piantata su falsa base, da che queste non servano che a puntellare un edifizio che non potrebbe altrimenti reggersi ed a coprire delle perdite a solo vantaggio degli azionisti, senza dare al paese quei servizi efficaci dei quali abbisogna e che solo può aspettarsi da una Compagnia tecnicamente ed economicamente diretta in un modo inappuntabile.

Ci resta ora a fare un confronto fra le due flotte, dal quale emergerà che, se l'una è ricca di numero, quantunque inadeguata, per gli elementi dei quali è composta, alle linee che esercita, l'altra, con pochi legni, ma bastanti al suo commercio, la vince però colla superiorità di forze vitali, che sono quelle che costituiscono la vera bontà della marina mercantile.

Questo faremo in un prossimo articolo, assieme al confronto colla Puglia.

VII.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

LA VELOCE E LA PUGLIA

La Navigazione Generale possiede, è vero, 110 vapori, ma, come abbiamo accennato e ci proponiamo di provare ancora più luminosamente, soli 33, anche calcolando largamente, possono chiamarsi efficaci.

Questi 33 ne comprendono: 9 da tonnellate 1001 a 1500 e 5 oltre 2000 tonnellate; ed è su questi soli che dobbiamo fermarci pel confronto, perchè la flotta della Veloce si compone di 2 vapori sotto le 1500 tonnellate e di 5 che sorpassano le 2000.

Per quelli sotto le tonnellate 1500 non è possibile il confronto, mentre i 2 della Veloce, all'epoca delle Convenzioni, avranno circa 20 anni e quelli della Navigazione Generale soli 15 anni.

Quelli della Veloce però, *Napoli* ed *Europa*, emergono nella velocità, che è di 12 miglia all'ora, mentre i 9 della Navigazione Generale non filano che 10 miglia circa.

Il vero confronto si limita quindi ai 5 che oltrepassano le 2000 tonnellate, dei quali diamo lo specchio:

Navigazione Generale.

Orione	anni	8	tonn.	2402	vel.	11 ½
Perseo	»	8	»	2402	»	12 —
Sirio	»	8	»	2384	»	11 ½
Balduino	»	9	»	3044	»	12 ½
Rubattino . . .	»	9	»	3044	»	12 ½
			Assieme tonn.	13,276		

Veloce.

Nord America . .	anni	8	tonn.	2485	vel.	18
Vittoria	»	8	»	2500	»	16
Duca Galliera . .	»	8	»	2671	»	16
Duchessa Genova	»	7	»	2652	»	16
Matteo Bruzzo . .	»	8	»	2543	»	12
			Assieme tonn.	12,851		

Da questo confronto risulta che, come tonnellaggio, i cinque della Navigazione Generale hanno un lievissimo vantaggio, cioè in media appena 80 tonnellate di più per vapore. Ma, all' incontro, abbiamo il fatto che, mentre i 22 vapori della Navigazione Generale sotto i 10 anni stazzano complessivamente tonn. 36,905, i cinque della Veloce della medesima età stazzano tonn. 12,851, cioè un 35 0/0 della stazzatura totale della Navigazione Generale, quando proporzionatamente essa non avrebbe dovuto rappresentare che un 22 0/0 circa.

La differenza della velocità tra le due Compagnie è imponente e tale da schiacciare completamente la Navigazione Generale.

Abbiamo veduto in uno dei precedenti articoli che i migliori piroscafi della Navigazione Generale, se si eccettui il *Regina Margherita* che passa le miglia 12 $^1/_2$, variano dalle 10 alle 12 $^1/_2$, mentre nella Veloce abbiamo i tre suoi inferiori, cioè *Matteo Bruzzo*, *Europa* e *Napoli*, che filano 12 miglia, vale a dire come i migliori della Navigazione Generale, ma può vantare invece il *Nord America*, che ne fila niente meno che 18, ed i tre: *Vittoria*, *Duchessa di Genova* e *Duca di Galliera*, che ne filano 16.

Ogni ulteriore commento sarebbe inutile davanti alla realtà di queste cifre, e solo ci auguriamo che la Veloce completi la sua flotta con piroscafi non inferiori a quelli che possiede, e si presenti armata così, da non temere nessuna concorrenza, e sicura di vincere nella lotta che sta per impegnarsi.

L'Italia, che la guarda e riposa su lei, le sarà grata.

Veniamo ora alla Società « Puglia. »

È una modesta Società con un solo milione di capitale e con una piccola sovvenzione di L. 25,000 all'anno che le viene pagata dalla Camera di Commercio di Bari.

Con 9 vapori di piccola portata (il più grosso non arriva alle 800 tonnellate), essa fa un servizio di cabotaggio utilissimo al Paese, sopratutto perchè lo fa in una maniera esemplare, tanto che ha saputo vincere la concorrenza della Navigazione Generale e si è resa quasi padrona del commercio costiero adriatico.

Quantunque il suo consumo annuo di carbone sia minore in confronto alle altre Compagnie, essa non lo pagò che L. 25.09, cioè come la Veloce.

Le sue spese generali si ragguagliano al 2.40 0/0 sui suoi incassi, presso a poco come la Veloce, quando la Navigazione Generale spende invece 4.24 0/0.

Il sistema adottato dalla Puglia di tenere un conto separato per cadaun vapore, concentrando nella passività di ognuno tutte le spese, nessuna eccettuata, non ci permette di confrontare il consumo del carbone, olio, sego ecc., nè le spese di riparazione della flotta, ma le cifre finali mostreranno a luce di meriggio la floridezzza in cui trovasi la Puglia.

Il suo bilancio si conclude con L. 539,044 di attivo, contro L. 121,841 di passivo. Come facemmo per la Veloce e per la stessa ragione, aggiungiamo al passivo il deperimento della flotta, la riserva ecc., cosi che l'utile netto residuante è di L. 140,000, cioè un 14 0/0, che venne diviso agli azionisti con L. 140 per ogni azione di L. 1000.

Accenneremo poi che la flotta della Puglia, la quale come primo costo e spese figurava in inventario per L. 2,902,926, venne portata in bilancio, in seguito agli ammortamenti negli anni d'esercizio, per sole L. 1,609,275, e che il suo capitale di un milione venne aumentato col fondo di riserva di L. 66,747.

Da tutto l'esposto emerge chiaramente come detta Società sia condotta e diretta in modo inappuntabile, e facciamo voti perchè essa non si arresti, ma si aggrandisca ed allarghi la sua sfera d'azione, onde il Governo possa compenetrarla in quei servigii marittimi sovvenzionati, consentiti dalla sua costituzione e dalla sua forza.

Con questo articolo abbiamo compiuto quanto avevamo promesso, e modestamente crediamo di avere provata l'insufficienza della Navigazione Generale e l'impossibilità in cui essa trovasi,

nonostante i suoi 110 vapori, di poter assumere tutti i servizii marittimi e monopolizzarli, come starebbe nelle sue aspirazioni antipatriottiche.

Riteniamo però indispensabile di fare un'aggiunta al nostro lavoro, specialmente perchè vogliamo che si capisca lo scopo che ci ha guidati, e desideriamo scagionarci così della nostra severità verso di essa.

Abbiamo ripetuto fino alla sazietà che il nostro unico movente è il bene del paese, ed infatti stimiamo opera patriottica l'aver messo a nudo, come abbiam fatto le piaghe di una Società che, col progetto presentato al governo, intenderebbe di rendersi assoluta padrona del commercio marittimo italiano e di mettersi quasi fuori della legge comune.

Noi francamente opiniamo che, rappresentasse pure la Navigazione Generale l'idealità della perfezione, dalla quale è tanto lontana, essa, da sola, non potrebbe mai garantire all'Italia quei servizii efficaci dei quali abbisogna.

Stimiamo quindi utile di passare in rivista codesto progetto e spiegarlo al paese con una critica ragionata, onde esso possa giudicarlo spassionatamente, e possa adoperare tutti i mezzi consentitigli dalla legge per allontanare da sè un flagello che segnerebbe inesorabilmente la completa rovina della marina mercantile a vapore.

Questo ci proponiamo di fare in un prossimo articolo.

VIII.

IL PROGETTO E LE PROPOSTE
DELLA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Alla Navigazione Generale sarà sembrato troppo duro il nostro linguaggio, troppo acerbe le nostre parole, troppo severo il nostro giudizio.

Se essa fosse una Società non sovvenzionata, nessuno, tranne i suoi azionisti, avrebbe diritto di entrare nei fatti suoi; ma, largamente sussidiata com'è, e colle sue aspirazioni a voler assorbire tutto il commercio marittimo italiano, tutti che sentano carità di patria, hanno obbligo sacrosanto di sindacare la sua condotta.

Le sue aspirazioni future! Ecco lo scopo vero, unico, che ci ha spinti e ci ha guidati nel modesto nostro lavoro e che completiamo ora colla rivista del suo progetto pel riordinamento dei servizi marittimi.

La Navigazione Generale deve persuadersi ch'essa non deve e non può abbracciare il mondo, e che è un' utopia lo sperare un servizio perfetto per tutte le differenti linee da una sola Compagnia di navigazione. È colla gara, col sapersi controllata dai risultati delle altre Compagnie, che una Società di navigazione può progredire.

Ne abbiamo la prova nel fatto che, se vi fu un piccolo risveglio nella gestione della Navigazione Generale, questo è dovuto alla Veloce, che, col suo servizio perfetto, mai avuto prima d'essa in Italia, la obbligò a tentare di imitarla.

Abbiamo letto e ponderate le proposte della Navigazione Generale, e confessiamo che dobbiamo trattenere il pensiero e la penna, onde limitarci alla tirannia dello spazio concessoci da un giornale.

Meglio delle nostre parole, a provare l'enormità delle proposte, e le contraddizioni nelle quali è caduta la Navigazione

Generale, basterebbe la riproduzione esatta del suo stesso progetto.

È questo, più che la nostra critica, che la condanna.

Il suo assieme è tale da recare offesa al buon senso delle alte persone a cui venne diretto, e noi, al loro posto, l'avremmo passato agli atti, senza neppure fargli l'onore della discussione.

Nella lettera che accompagna il progetto, il direttore della Società incomincia col vantarsi *di aver migliorato colle sole forze della Compagnia, e fin dove potè, i servizii, e questo senz'altra spinta che quella della dignità della bandiera e della propria.*

Ci dica l'egregio direttore quali servizi essa abbia migliorato.

Forse quelli della Sardegna, trattata dalla Navigazione Generale come un paese di schiavi?

Forse quello del Nord America, dove fece cadere tanto al basso la nostra bandiera, da essere forzata a rinunciare quasi a quella navigazione?

Forse i servizi colla costa adriatica, che abbandonò senza concorrenza alla Compagnia Barese?

Ha essa portata alta la bandiera italiana nel Sud America, dove si è lasciata sopraffare dalla Veloce?

E facciamo punto, imperocchè le considerazioni ci condurrebbero tropp' oltre.

Lo stesso direttore confessa *che il vertiginoso progresso degli emuli rende più che mai urgente un rimaneggiamento generale dei servizi.*

Fin qui non dice nulla di nuovo, ma nulla il Governo poteva fare fino a che non fosse esaurito il funesto contratto colla Navigazione Generale. Non comprendiamo però come codeste considerazioni d' oro non abbiano spinto la Società a preparare la strada migliorando i suoi servizi ed aggiungendo alla sua flotta dei vapori atti a sostenere il *vertiginoso progresso degli emuli*, piuttosto che aggrandirla con dei legni impotenti a sostenerne la lotta.

Non è la quantità di legni che faccia forte una Compagnia di navigazione, ma la qualità, vale a dire che essi devono avere tutti i requisiti necessari per reggere la concorrenza, specialmente straniera. Ed alla flotta della Navigazione Generale

mancano tutti. Età, portata, velocità, tutto fa difetto nei suoi piroscafi, e neppure quelli ultimamente acquistati possono lottare, per esempio, coi pochi della Veloce.

Colla passività di L. 678,200, che figura nel suo ultimo bilancio per piroscafi noleggiati, essa provò poi coi fatti che il numero di 110 che possiede è illusorio, da che la maggior parte di essi sia insufficiente ai servizi.

Nella prefazione, la Navigazione Generale insiste a provare *la necessità di stabilire rapidi, regolari e perfetti mezzi di comunicazione e di trasporto.* E continua asserendo *che così hanno fatto gli altri, e che ci hanno anzi preceduti, e che così occorre che faccia l'Italia se non vuole rimanere sopraffatta e vinta nella lotta gigantesca che si combatte.*

Ogni uom savio ed assennato proprio in questi termini si sarebbe espresso, ma, per debito di lealtà, qualch'altra cosa avrebbe aggiunto. Avrebbe cioè onorato il proprio paese constatando con orgoglio come la Veloce, veramente colle sole sue forze, perchè non aggrava il nostro bilancio di un soldo, abbia iniziato e stabilito quell'idealità di servizio che sogna ed accarezza la Navigazione Generale.

Il suo silenzio sulla Veloce, davanti alle manifestazioni generali di simpatia ch' essa gode, è ben più eloquente che non sarebbero state le sue lodi.

La Navigazione Generale trova naturale ed anzi necessario che i servizi marittimi vengano concessi ad una sola Compagnia, e crede di provarlo estendendosi con ragionamenti che approdano invece ad un risultato negativo.

La luce del sole non si discute, e la verità s'impone da sè senza bisogno di puntelli. Sono le cattive cause che abbisognano di ragioni curialesche e di gonfie parole per tentar di passare di contrabbando. Dimenticava forse la Navigazione Generale che si indirizzava alle più alte intelligenze del Paese, o si illudeva fino al punto di sperare che prendessero sul serio ragioni che non sono ragioni, e che ciecamente accettassero il suo Vangelo? Si disinganni e rifletta che la questione è troppo importante perchè non abbiano a sorgere cento Arghi che con altrettanti occhi per ognuno non tentino di penetrare in quella selva di parole inutili, e non si trovino altrettante bocche per

protestare contro le false dottrine di una Società, la quale non aspira che al monopolio, che fu e sarebbe la rovina d'Italia. I puntelli sui quali si fa forte la Navigazione Generale per sostenere la sua tesi sono i seguenti:

1. *I vantaggi che risentono i traffici dalla estensione delle linee e dal fatto che le merci possono attraversare con una stessa base di noli e con meno trasbordi.*

2. *Le maggiori economie attuabili da una unica e grande Società concessionaria, che non sarebbero possibili moltiplicando le imprese.*

3. *Il supremo bisogno che la marina mercantile sia tale da prestare aiuto a quella militare in tempo di guerra.*

Al primo punto risponderemo che non sappiamo comprendere perchè l' estensione delle differenti linee non possa venir attuata da più Compagnie. Noi anzi, nella nostra pochezza, sosteniamo il contrario e, profondamente convinti, arriviamo fino al punto estremo di preferire tanti concessionarii quante sono le linee, piuttosto che averle tutte raggruppate sotto una sola Direzione.

Ci sembra logico, in relazione alla natura umana, e conforme alle leggi smithiane sulla divisione del lavoro, che un lavoro ristretto e concentrato ad un solo obbiettivo venga meglio condotto che molti lavori amalgamati e fusi assieme, specialmente quando la fusione si presenta impossibile sotto tutti gli aspetti.

L'Inghilterra, che bisogna pur riconoscere come maestra, la pensa come noi. Il suo Governo trovò falsa la via di sovvenzionare una sola Compagnia, ed è andata anche più oltre, elargendo cioè la sovvenzione per una stessa linea a più Compagnie. E codeste non sognano neppure di abbracciare il mondo, come vorrebbe la Navigazione Generale. La *Cunard*, per esempio, limita la sua linea sovvenzionata all'America del Nord, e lascia alla *Castle Line* la linea del Capo, e cosi via discorrendo.

Questo noi lo chiamiamo un lavoro razionale, ponderato e retribuente pel Paese, mentre conserva la santa massima che *la concorrenza è l'anima del commercio*, massima che la Navigazione Generale vorrebbe calpestare a danno nostro.

Nè tampoco è serio ciò che essa afferma sul fatto che le

merci possono attraversare con una stessa base di noli e con meno trasbordi.

In quanto ai noli, essi vengono fissati nel quaderno d'oneri, e se non lo venissero, il Paese ne risentirebbe anzi un vero utile, perchè la concorrenza tra le differenti Compagnie tornerebbe tutta a suo vantaggio. D' altronde, non esisterebbe neppure il dualismo; infatti, la Compagnia che assumesse, per esempio, la linea dell' Estremo Oriente, nulla avrebbe di comune con quella che esercitasse la linea, per esempio, del Nord America, e così di seguito.

Questo nostro ragionamento serve anche per i trasbordi, i quali dovrebbero seguire su vapori di una stessa Compagnia, mentre, necessariamente, quella, per esempio, che andasse alle Indie, dovrebbe pensare alle differenti diramazioni in quella stessa regione.

Ed ammesso anche che questo non fosse, ci sembrerebbe logico che nessuna Compagnia rifiutasse merci per il fatto che venissero offerte da una Compagnia rivale. *Business is business*, e le rivalità spariscono, almeno per gli inglesi, davanti a codeste magiche parole.

La seconda ragione portata innanzi dalla Navigazione Generale, ci farebbe ridere, se l' ilarità fosse permessa in una questione tanto seria. Fortunatamente abbiamo per noi le cifre, che terribilmente si alzano contro la Navigazione Generale, e ci permettono di abbandonare le parole, che potrebbero esser soggette a discussione.

La Navigazione Generale pagò il suo carbone a L. 27,80, quando le modeste Compagnie Veloce e Puglia non lo pagarono che sole L. 25. Le sue spese generali gravano sui noli incassati in ragione di 4. 24 0/0, mentre quelle della Veloce non rappresentano che 2. 47 0/0 e quelle della Puglia 2. 40 0/0.

Le spese per l'esercizio della navigazione raggiungono per la Navigazione Generale il 14. 40 0/0 sui noli, quando la Veloce non spende che 7. 61 0/0.

Potremmo progredire nel nostro confronto, ma sembranci più che sufficienti le cifre esposte per provare che le Compagnie minori hanno meno spese delle maggiori.

Cadono quindi tutti i sofismi portati innanzi dalla Naviga-

zione Generale, mentre sembraci logico che, ammessa la gara, per il fatto delle economie, la Veloce dovrebbe riportare la palma, ed anzi, secondo la Navigazione Generale, la gara sarebbe tanto impari, da imporre al Governo di non trattare che colla Compagnia che avesse dato prove di saggia amministrazione.

Venendo all'ultimo punto, cioè all'aiuto che la marina mercantile deve assicurare a quella militare, la Navigazione Generale finge di ritenere che i servizi marittimi possano venir assunti da due o più *piccole imprese.*

Combattendo, come facciamo, il monopolio esercitato da un' unica Compagnia, non ci passa neppure per la mente di affidare i servizi a molte piccole imprese, mentre, per esempio, pur riconoscendo i meriti della Puglia per il servizio costiero, al quale si è dedicata, non immaginiamo neppure che i suoi legni possano servire ai bisogni militari.

Il nostro ideale, condiviso da tutti gl' italiani ben pensanti, è quello di avere due grandi Compagnie, scostandoci anche per forza maggiore dalla nostra gran maestra, l'Inghilterra, le quali possano servire nelle identiche condizioni anche agli eventuali servizi militari, mentre anche per questi tornerebbe utilissimo il lavoro diviso. Andando più oltre, crediamo poter affermare che, in caso d'urgente bisogno, l'unità di servizio renderebbe frustranea ogni convenzione a questo scopo.

Ma su questo punto, dacchè la Navigazione Generale ci dà tanta importanza da farlo quasi solo argomento *sul quale richiama la sapiente sollecitudine del Governo e del Parlamento,* promettiamo di ritornare, quando in un prossimo articolo ci occuperemo dei servizi postali e commerciali.

IX.

IL PROGETTO E LE PROPOSTE
DELLA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Abbiamo detto nel precedente articolo che dobbiamo trattenere il pensiero e la penna, onde limitarci alla tirannia dello spazio concessoci da un giornale.

Inoltrandoci nella disamina del progetto della Navigazione Generale, non solo dobbiamo confermare ciò che abbiamo scritto, ma dobbiamo altresì dichiarare di rinunciare a seguirla nelle contraddizioni nelle quali è caduta.

Limiteremo quindi il nostro còmpito a poche osservazioni, le più importanti, quelle cioè che metteranno in sodo come quel progetto altro non sia che una fantasmagoria, e come la Navigazione Generale sia impotente ad attuarlo.

Senza bezi l'orbo no canta, dice un antico proverbio veneziano, e sembraci vedere che, ammesso pure che Governo e Parlamento fossero tanto deboli da sottostare a tutte le condizioni imposte dalla Navigazione Generale, essa ancora non si troverebbe al caso di potersi presentare al Gennaio 1892, armata di tutto punto, come essa promette.

Ma proseguiamo per ordine.

Non ci voleva meno che la lunga esperienza di ott' anni, per far capire alla Navigazione Generale ch' essa ha trattato fino ad ora tutte le isole italiane, come paesi di schiavi, e piangendo sulla loro sorte, ravvisa ora soltanto la necessità di migliorare la loro condizione. Ed arriva fino al punto di riconoscere in questo miglioramento un *supremo interesse politico*, e niente meno che il *maggior rafforzamento dell' unità nazionale*. Meglio tardi che mai, ma i nostri isolani, pur chiamandosene contenti, non potranno però mai dimenticare il passato. Certe colpe non si cancellano, e la diffidenza da queste ingenerata, ben difficilmente può venire assopita. Comunque, accet-

tiamo il tardo ravvedimento ed applaudiamo ai nuovi servizii proposti.

Nei servizi internazionali, a nostro modesto avviso, vorremmo che si desse ad ognuno ciò che gli spetta, cioè opineremmo di dividerli come impone la geografia. Vorremmo quindi lasciare a Venezia tutti i servizii per le *Indie* e per il *Levante*, eliminando cioè la linea proposta *Genova-Bombay* e quelle *Napoli-Alessandria*, *Genova-Smirne* e *Genova-Salonicco*, accontentandoci delle sole *Venezia-Bombay*, *Venezia Alessandria*, e dando inoltre a Venezia le due linee per *Smirne* e *Salonicco*.

Vorremmo invece aggiungere a Genova, una linea per l'*America del Nord* ed una per le *Antille* e *Nuova Orleans*, ambedue facendo scalo a Napoli e Palermo.

Nè sarebbe da lasciare indietro il prolungamento della linea *Singapore-Australia*, in quanto che trattasi di paesi veramente nuovi, coi quali l'Italia potrebbe aprire importanti commerci.

Escludiamo poi la linea *Genova-Barcellona*, la quale danneggerebbe quelle libere per l'America del Sud, i di cui piroscafi toccano quasi sempre Barcellona, linee che, appunto per il fatto che non costano un soldo al paese, hanno bisogno di venire almeno protette da dannose concorrenze.

Queste sono per sommi capi le nostre osservazioni sui servizii internazionali e le nostre aspirazioni, e confidiamo che le nostre proposte avranno almeno l'onore di attirare l'attenzione di coloro ai quali è affidata la soluzione dell'arduo problema.

Vediamo ora come la Navigazione Generale si proponga di dar esecuzione al progetto presentato, il quale, oltre ai servizii sovvenzionati, comprende anche quello per la riserva navale.

Per i primi essa dichiara che le abbisognano 88 piroscafi, e per la seconda ne calcola 62. A prima vista e senza addentrarvisi, sembrerebbero due flotte separate, ma viceversa i 62 della riserva navale entrerebbero negli 88, e quindi la flotta totale riuscirebbe di questa forza.

Dei 62 che si propone adibire alla riserva navale, 18 dovrebbero venire fabbricati espressamente, ed i rimanenti 44 sarebbero tolti dall' attuale flotta della Società. Naturalmente (eccezione fatta per le navi ospedale) la Navigazione Generale scelse

per questi il meglio ed il buono, e quindi implicitamente dà ragione a noi che abbiamo ridotto i suoi 110 vapori a soli 33 veramente servibili, mentre, per completare il numero di 44, essa si servirebbe di legni che contano già 20, 29 e fino 36 anni di età.

A compire il numero di 88 piroscafi richiesti pei proposti servizi sovvenzionati, cioè 26 legni, supponiamo, quantunque non lo crediamo possibile, ch'essa possa trovarli nello scarto della flotta che le rimane, raffazzonandoli alla meglio. Ma potrebbe il governo accettarli, specialmente trattandosi di un contratto che dovrebbe avere la durata niente meno che di 20 anni? Non lo crediamo, mentre essi non potrebbero mai corrispondere alle moderne esigenze, e, come la stessa Società accenna di voler fare, dovrebbero venire radiati. Del resto è la stessa Navigazione Generale che nel suo progetto addita al Governo la via che dovrebbe tenere.

Nel Capitolo V essa dice chiaramente che *i Piroscafi da impiegarsi al servizio bisogna che corrispondano per solidità, portata, velocità e comodi, a tutte le esigenze delle linee a cui sono destinati,* e promette, come logica conseguenza, che *allo spirare della convenzione in corso, radierà dalla sua flotta tutti quei piroscafi che non fossero più adatti, sostituendoli con altri conformi, sotto ogni rispetto, alla necessità dei tempi nuovi.*

E tanto meno crediamo possibile che la Società possa compire il numero di 88 colla sua flotta attuale, quando calcoliamo ch'essa non abbandonerebbe certamente le sue linee libere per il Plata, per il Brasile e per l'America del Nord, per le quali dovrebbe avere almeno altri 20 piroscafi, indipendenti affatto dai 62 adibiti alla riserva navale, per i quali dovrebbe prendere impegno formale che non avrebbero ad essere adoperati che per le linee sovvenzionate; infatti, come giustamente essa osserva, *il governo trattandosi di servizi postali potrebbe in ogni tempo coll'itinerario alla mano calcolare a giorno ed ore sul materiale,* ed evidentemente ciò non potrebbe essere per i piroscafi adibiti alle linee libere.

Il Governo anzi, a maggior garanzia, dovrebbe chiaramente imporre nel quaderno d'oneri, che i piroscafi adibiti alla riserva

navale, non potessero mai, in verun caso, sotto nessun pretesto, e sotto comminatoria di gravi multe, servire per linee non sovvenzionate. Per noi sarebbe questa una condizione essenziale, mentre altrimenti riuscirebbe frustanea la convenzione, come d'altronde venne implicitamente riconosciuto anche dalla stessa Navigazione Generale.

Noi abbiamo però la ferma convizione che tale proposta non sia stata fatta in perfetta buona fede; crediamo anzi che s'essa venisse presa alla lettera in sul serio, come noi proponiamo ed insistiamo, essa infirmerebbe interamente il progetto presentato dalla Navigazione Generale, ma.... sarebbe proprio il caso della biscia che morde il ciarlatano.

La Società, per presentarsi al Governo in posizione di poter rispondere interamente al suo progetto, dovrebbe completamente trasformarsi. Anzitutto dovrebbe pensare all'enorme esborso di 36 milioni per i 18 piroscafi che si propone di costruire. A questa somma, già abbastanza rilevante, dovrebbe aggiungerne una non meno importante per fare le caldaie nuove e trasformare tutti i 70 piroscafi vecchi, e dovrebbe poi pensare a rifare di pianta la flotta per le sue linee libere, per la quale non ci vorrebbero meno di altri 30 milioni. Sarebbe indispensabile codesta nuova flotta, ammesso che non potrebbe per legge servirsi dei piroscafi adibiti alla riserva navale, i quali sarebbero i soli atti al servizio delle sue linee libere.

Non potendo ammettere neppure per un momento, che il governo acconsenta a garantire alla Società i 50 milioni, i quali viceversa non sarebbero abbastanza garantiti ai riguardi del Governo col pegno dei 62 vapori, potrebbe la Navigazione Generale sperare di trovare una somma tanto rilevante? La base sulla quale è piantata, la sua amministrazione difettosa, i suoi antecedenti ed i dividendi dati fino ad ora, ad onta di molte favorevoli circostanze, potrebbero farle sperare di riuscire in una operazione finanziaria che le permettesse di arrivare alla meta cui si propone? Non lo crediamo, e quindi per noi il suo progetto è nato-morto.

E Dio volesse ch'esso fosse morto, per davvero! Guai per l'Italia se il Governo, poco curandosi degli interessi ad esso affidati, per nulla rispettando la pubblica opinione, che reclama

che i servizi sovvenzionati vengano accordati a più compagnie, ipnotizzato dalle gonfie parole ed acciecato dal numero ingannatore di 110 vapori, avesse ad accogliere l'intero progetto della Navigazione Generale!

Guai se il monopolio immorale, dannoso, esiziale anzi agli interessi italiani, avesse a regnare ed a pesare, quale nuovo flagello, sopra di noi per venti lunghissimi anni!

Ma noi, fino a che avremo voce, lo combatteremo, e con noi, speriamo, faranno causa comune tutti gli onesti, che sentano veramente amore di patria.

Non ritorneremo sul danno di avere tutti i servizi commerciali in una sola mano, e forzatamente non accenneremo a molti punti, che vorrebbero essere messi in luce.

Metteremo però sotto gli occhi del Governo una condizione, accennata dalla Navigazione Generale, la quale potrebbe costar molto cara al paese.

Al Capitolo V del progetto, accennando *allo sviluppo che i progressi della meccanica hanno dato alla velocità dei piroscafi, richiama specialmente l'attenzione del governo sulla inutilità di una esagerata velocità, la quale non equivarrebbe alla spesa relativa, che finirebbe anzi per aggravare le finanze dello Stato.*

Ed al Capitolo X dice *che i piroscafi adibiti alla Riserva navale dovranno avere la velocità prevista nei quaderni d'oneri, ma che se il Governo richiedesse una velocità superiore, la Società dovrebbe venire indennizzata della maggior spesa necessaria per la costruzione delle macchine di maggiore potenza e dei maggiori oneri dipendenti dalla maggiore potenza delle macchine* ecc. ecc.

Ora preghiamo il Governo ed i nostri cortesi lettori a seguirci nella conclusione.

Il quaderno d'oneri pei servizii sovvenzionati obbligherebbe la Società ad avere soli 10 piroscafi della complessiva stazzatura di Tonn. 9800, aventi la velocità superiore a 14 miglia.

Dei 62 piroscafi da adibirsi alla riserva navale, ben 29 della complessiva stazzatura di Tonn. 85,486 dovrebbero raggiungere e superare detta velocità.

I maggiori pesi preannunciati dalla Navigazione Generale, graviterebbero quindi sulla nazione, nientemeno che sopra Tonn. 75,686!

Chi può prevedere e calcolare a qual somma si arriverebbe, specialmente non essendo stato fissato precedentemente nel contratto alcun correspettivo per i servizii da prestarsi?

Sarebbe una rovina, e sfidiamo il più esperimentato ragioniere a determinare con una lontana approssimazione l'eventuale spesa dello Stato.

Concludendo: noi insistiamo su ciò che i servizii sovvenzionati vengano divisi almeno tra le due Compagnie: Navigazione Generale e Veloce. Per la prima, il Governo dovrebbe nominare una commissione indipendente perchè scegliesse tra i 110 vapori, quelli che, trasformati, potessero veramente corrispondere in tutto e per tutto alle moderne esigenze, scartando senza pietà quelli che non avessero i requisiti necessarii. Alla seconda dovrebbe imporre che il completamento della flotta necessaria ai servizii che le venissero affidati, corrispondesse ai piroscafi che già possiede, ed il paese potrebbe chiamarsene contento, da che sarebbe certo che a nessuna flotta di nessuna nazione, sarebbe seconda quella della Veloce.

Ad ambedue le Compagnie dovrebbe venir imposto che due terzi delle rispettive flotte venissero iscritti nella riserva navale, ma destinando e fissando alla bella prima nel contratto i giusti compensi che spetterebbero loro per la maggior velocità richiesta per quel servizio.

Noi vorremmo inoltre che venissero pure fissati i compensi dovuti alle Società nel caso che il Governo avesse a servirsi dei legni adibiti alla Riserva navale. Questo sarebbe facilissimo, seguendo il sistema del noleggio a tempo, ragguagliando la misura del nolo sul tonnellaggio.

Solo con questo progetto e con questa divisione, il paese potrebbe ripromettersi un servizio perfetto, dappoichè è certo che il confronto di ogni ora tra le due Compagnie, spingerebbe la Navigazione Generale a mettersi al livello dell'altra, come terrebbe in sull'avviso quest'ultima a non allontanarsi mai dal suo sistema, che la rese tanto benemerita di tutti e le procurò tanta stima in Italia ed all'estero.

Noi abbiamo la ferma convinzione che anche alla Navigazione Generale converrebbe sgonfiare un pallone che non potrebbe più reggersi in aria. Riducendo a più modeste proporzioni la Società ed i relativi servizii, e dando alla sua Amministrazione un miglior indirizzo, arriverebbe certamente a far paghi i voti dei suoi azionisti, dando loro quell' interesse che altre Società hanno saputo dare, anche senza essere sovvenzionate.

Ma per arrivare a questo risultato, la Società dovrebbe prendere il suo coraggio a due mani, e senza pietà, con un taglio cesareo, dovrebbe ridurre il sno attivo al suo vero valore commerciale, e liberarsi da tutti quei parassiti che hanno assorbito ed assorbirebbero i più lauti guadagni.

Gli imbecilli, che non vedono più in là del loro naso, si ostinano a non voler lasciare la falsa via; i saggi sanno adattarsi alle circostanze e sanno a tempo virare di bordo.

Ed i saggi, qualora vogliano mostrarsi tali, non mancano certamente nel grembo della Navigazione Generale.

LA GRIGLIA FERRANDO

Riceviamo dall'Ingegnere Giuseppe Ferrando la seguente difesa delle griglie speciali brevettate, di sua invenzione, sulle quali avevamo pubblicato una critica piuttosto grave del nostro *Sailor* fin dal maggio scorso. Incompetenti a giudicare del valore tecnico dell'invenzione, lasciamo all'inventore colla libertà anche la responsabilità della discussione. Ecco senz'altro la sua replica:

Genova, 10 Luglio 1889

On. Sig. Direttore
della Gazzetta Piemontese,
TORINO

Dopo una lunga assenza da Genova leggo, molto in ritardo, il numero 144 del Giornale dalla S. V. diretto, dove in un articolo intitolato: « Navigazione Generale Italiana » e firmato « A Sailor, » si parla della *griglia* del mio sistema.

Alieno da ogni polemica e sicuro degli uomini tecnicamente competenti, avrei fatto come è un po' la mia abitudine: avrei cioè lasciato dire.

Ma l'importanza del suo giornale mi dissuase da questo facile espediente; ed inoltre ebbe anche a distogliermene il pensiero della gravità degli addebiti fatti alla *griglia* da me inventata. Non si tratta, nel caso concreto, di discussioni più o meno accademiche, si tratta invece d'una *continua citazione di fatti insussistenti* che l'egregio articolista offre per positivi, tratto certamente in inganno da chi gli forniva gli elementi tecnici di cui poi si è servito.

Nel pregarla a dare nel suo giornale cortese ospitalità ad

una mia breve confutazione, sento dover dichiarare che rileverò dell' articolo appena quel tanto che *direttamente* mi riguarda.

Lasciando da parte che l' articolo chiama *mobile* la mia griglia mentre non lo è, e che la distanza delle sbarre o *barrotti* è nel mio sistema assai minore degli accennati 4 millimetri, io osserverò:

1. — Non è conforme ai fatti ch' io avessi prima ideata la griglia senza tiraggio forzato, e che quest'ultimo mi sia poi stato imposto dalla circostanza che il carbone non bruciava. Io non faccio che riferirmi al mio brevetto 29 gennaio 1884, il quale dice testualmente: ..... « *Tutte le disposizioni sovra* « *esposte si riferiscono a griglie non immerse, e devono* « *sempre essere combinate: 1.° con tiraggio forzato ottenuto* « *mediante o senza iniezione di vapore; 2.° con cenerai* « *chiusi in cui sia compressa l'aria d'alimentazione.* »

Mi provi l'egregio articolista ch' io abbia fatto una sola applicazione della mia griglia senza tiraggio forzato!

Il tiraggio forzato poi non entra nel mio sistema che come un accessorio in combinazione con altre disposizioni; formando con esse un insieme nel modo stesso che parti di macchina perfettamente conosciute e nel dominio del pubblico, possono formare mediante una loro speciale disposizione una macchina *perfettamente nuova* e brevettabile: tutte le macchine a vapore ricevono, per esempio, l'impulso ed il movimento dal *vapore*, che è nel dominio del pubblico fin dai tempi preistorici, e tuttavia quante macchine assolutamente nuove sono ideate, si può dire, ogni giorno!

Del resto, se l'uso del tiraggio forzato non fece per il passato troppo buona prova di sè, fu questa precisamente la ragione che mi obbligò, nello studio d'una griglia per la quale ero obbligato a servirmene, di trovare i mezzi onde ovviarne gl' inconvenienti, che nel caso concreto si riducevano:

a) Ad ottenere una perfetta miscela dei prodotti della combustione nell'interno del focolare, trattenendoveli un maggior tempo ed imprimendo loro un movimento vorticoso.

b) Rendendo impossibile il trasporto della polvere di carbone ancora incombusta.

Questi due miei obbiettivi sono stati perfettamente raggiunti. In quanto poi a ciò che è detto nell'articolo « che non ci voleva che la griglia Ferrando per richiamare il tiraggio forzato all'onore dell'uso » e che « nessun piroscafo mercantile si era mai sognato di adottarlo » io farò osservare all'egregio articolista che le moderne costruzioni dei piroscafi mercantili non si considerano perfette se non sono munite di tiraggio forzato sia del mio che di alcuno degli altri sistemi più in voga. È perciò che, in Inghilterra specialmente, si applica ogni giorno a nuovi piroscafi il tiraggio forzato, e che si vanno continuamente studiando e proponendo nuove maniere di questo; per convincersi della qual cosa basta sfogliare le pubblicazioni tecniche di quel paese. E, dell'interesse che le più imminenti individualità tecniche inglesi prendono all' applicazione del tiraggio forzato alla marina mercantile, fanno fede le importanti comunicazioni e discussioni che avvengono in proposito nelle accademie di quelli ingegneri.

Onde sono spiegate le numerose applicazioni del mio sistema fatte a piroscafi inglesi per non parlare delle altre nei vari paesi esteri. Non fu sola quindi la Navigazione Generale Italiana a lasciarsi *sedurre* dalle mie proposte. E a dimostrare la considerazione in cui il mio sistema di griglia è tenuto in Inghilterra, che è la maestra pratica d'ogni meccanica innovazione, basterà ch'io rimandi all'interessante memoria dell'illustre ingegnere e costruttore Frank C. Marshall, intitolata: *Progress and Development of the Marine Engine,* » letta il 26 luglio 1887, all'epoca della 29ª sessione dell'istituzione degli architetti navali Inglesi che ebbe sede a New Castle on Tyne.

2. — È poi assolutamente *contrario* ai fatti quanto vien detto nell'articolo, che cioè i piroscafi della Navigazione Generale Italiana consumino colla mia griglia il 20 0/0 di più che non colla griglia comune a *parità di circostanze.* Fortunatamente esiste a Napoli un ufficio tecnico generale di controllo della Navigazione Generale Italiana, il quale mantiene la più severa ed intelligente sorveglianza sui consumi. Dallo specchio del secondo semestre 1888, redatto da quell'Ufficio, risulta che *a pari velocità,* la mia griglia ha dato in quei *soli sei mesi* un'economia di tonnellate 12841.6 in confronto dell'antico

sistema. Alla quale economia bisogna poi aggiungere l'altra *ragguardevolissima* della differenza di prezzo tra il carbone grosso ed il minuto, essendochè, se si eccettuano i depositi delle Indie e delle Americhe che rappresentano come consumo una cifra non importante e che saranno fra non molto forniti essi pure di carbone minuto, questo alimenta quasi totalmente le caldaie dei battelli della Navigazione Generale Italiana. Ed è, purtroppo, necessario di aggiungere che il *consumo* sarebbe di gran lunga minore di quello accennato, se sfortunatamente la qualità del minuto non fosse ben spesso cattiva. Il minuto consumato dalla Navigazione Generale Italiana lascia in media circa il 16 0/0 di scorie e ceneri, mentre il carbone a pezzi della stessa qualità non ne lascia che circa l'8 0/0, e non di rado poi avviene che il minuto lasci il 20, il 25 e qualche rara volta anche il 30 0/0 di scorie e ceneri. Le miniere possono in questi casi dare fin che vogliono degli abbuoni alla Società, per compensarla della pessima qualità del combustibile fornito: ma i consumi non sono per questo cambiati nei registri e non apparisce quindi *tutta* l' economia che la mia griglia sarebbe suscettibile di fornire.

E malgrado ciò, fra minor prezzo del combustibile minuto, in ragione di non meno di sei lire per tonnellata, e minor consumo, l'economia che la Navigazione Generale Italiana consegue col mio sistema è *annualmente* di circa *due milioni di lire.*

3. — Cadono quindi di fronte a questi indiscutibili fatti le due cause del maggior consumo supposte nell'articolo, cause che non hanno d'altronde alcun tecnico fondamento, giacchè:

a) Il consumo di vapore relativo al ventilatore è praticamente trascurabile.

b) I prodotti della combustione escono non a maggiore ma a minore temperatura che non col sistema ordinario di griglia. Oltre la misura diretta della temperatura lo provano anche indirettamente le caldaie munite di *economizzatore Green*, nel quale la temperatura dell' acqua diminuisce talora di oltre 30° centigradi dopo l'applicazione della mia griglia!

È certo che se un macchinista balordo volesse attivare sopra un piroscafo mercantile un tiraggio forzatissimo, ad uso torpediniera, e sproporzionato alla superficie riscaldata, i pro-

dotti della combustione uscirebbero addirittura sotto forma di fiamme dal camino; e così pure uscirebbe dallo stesso una maggiore quantità di cenere che non col tiraggio naturale. Ma noi nel nostro ragionamento dobbiamo ammettere che un macchinista non vada mai troppo al di sotto del mediocre. Non sarà male, qui, di notare la circostanza di fatto che la Navigazione non si sognò mai, come vorrebbe l' articolo, di mettere alla base dei camini dei suoi piroscafi un apparecchio per rallentare la velocità dei prodotti di combustione ed impedire *il trasporto delle ceneri.*

4. — Il grave appunto che la mia griglia potesse nuocere alle caldaie, mi fu fin dalle prime applicazioni sollevato contro, talora in buona fede e spesso no. E l'appunto era di grave danno ai miei interessi, come quello che non poteva essere distrutto tra le persone non tecniche o semitecniche, mal disposte o sobillate, se non colla prova materiale, cioè col tempo.

Ma io sempre energicamente sostenni e dimostrai che le caldaie munite di griglia del mio sistema dovevano durare di più, ed il tempo mi diede ragione, come ragione mi dava la teoria ed il buon senso. Del resto, perchè le caldaie munite del mio sistema avrebbero dovuto durar di meno se nelle stesse circostanze ed unità di tempo bruciavano meno carbone che colle griglie ordinarie?

Se colla mia griglia si bruciasse, per esempio, una quantità doppia di carbone che non coll' antica (come d' altronde è possibile, basta volere) si comprende che le lamiere e le giunte potrebbero essere alquanto più faticate di prima; ma allora del male, dato che fosse importante, non ne avrebbe colpa la mia griglia: sibbene le imperiose circostanze, le quali renderebbero necessaria una quantità di vapore, diciamo così, *doppia* di quella che la caldaia produceva coll'antica griglia, restando costante la superficie riscaldata. Ma quando invece col mio sistema non si brucia che la stessa o minore quantità di carbone, sempre compatibile colla superficie riscaldata d'una caldaia a tiraggio naturale, non si può ragionevolmente pensare ad una maggior usura di questa; tanto più che le fiamme abbracciando col mio sistema l'intero focolare, distribuiscono il

calorico alle lamiere in un modo più uniforme che non colla griglia comune.

Ma considerazioni tecniche di ben maggiore importanza si presentano a convincere che col mio sistema le caldaie devono durare di più che non col tiraggio naturale. Con questo infatti, ad ogni apertura delle porte dei focolari, una grande quantità d'aria fredda esterna si precipita in essi, abbassandone la temperatura e dando origine ad un raccorciamento delle lamiere; ma alla chiusura delle porte, cessando l'entrata dell'aria esterna, la temperatura aumenta ed ha luogo invece un allungamento; onde ad ogni apertura e chiusura delle porte si verifica una variazione continua nella lunghezza delle lamiere, con un'alterazione del loro stato molecolare e sopratutto con un continuo deperimento delle giunte e degli innesti dei tubi. Col mio sistema invece, in cui (ne è prova la verticalità costante delle fiamme) non avviene entrata d'aria esterna nei focolari, la temperatura di questi si mantiene costante, e costante la lunghezza delle lamiere; quindi ne consegue una durata indubitatamente maggiore delle caldaie.

Ne vuole l'egregio articolista una prova che, tra la infinità delle altre, è assai eloquente perchè mi fornisce un argomento *ad hominem*? Il primo piroscafo della Navigazione Generale Italiana al quale applicai il mio sistema fu il piroscafo *Tirreno*, che cominciò, munito della mia innovazione, il suo regolare servizio nell'aprile del 1884; esso aveva le caldaie gia vecchie e portanti ben sette pezze nei forni! Ebbene, quelle caldaie, che munite di griglie ordinarie sarebbero da molto tempo fuori di servizio, sono invece, mercè la mia griglia, ancora in uso colle loro pezze senza aver avuto bisogno che delle piccole riparazioni che si fanno a tutte le caldaie, anche nuove.

5. — L'obbiezione intorno alla sicurezza dei passeggieri nell'ipotesi della rottura d'un ventilatore è cosa tanto insostenibile che nemmeno dovrei discuterla, giacchè:

a) Se si rompessero tutti i ventilatori d'un piroscafo, sia che ne avesse soltanto uno, sia che ne avesse più, il costante raffreddamento delle griglie permetterebbe e permette *nel modo il più assoluto*, la libertà ed il funzionamento dei piccolissimi interstizi dei barotti ai quali non possono aderire le scorie,

onde senza nessuna fatica si mantengono i *due terzi* della normale velocità per quanto tempo si voglia; queste non sono vane teorie, ma pratiche osservazioni, giacchè la stessa obbiezione fattami oggi fu sollevata e fu da me combattuta fin da principio. Da ciò ne deriva che, mentre l' avaria d' una delle *numerosissime* parti d'una macchina obbliga il piroscafo a fermarsi, ciò non succede invece per l'avaria d'un ventilatore. Inoltre, se invece d' un ventilatore, ve ne sono due o più, è cosa facilissima, in caso di avaria d'un ventilatore, aumentare il numero dei giri degli altri senza che il piroscafo debba diminuire la velocità.

b) L'avaria dei ventilatori è difficilissima, essendo essi macchine robuste e poco complicate; ma in caso avvenisse, vi sono a bordo appositamente, come per le altre macchine, i pezzi di ricambio che permettono di riparare l' avaria in un batter d'occhio. E *ripeto* qui che, se anche il piroscafo fosse munito d'un solo ventilatore, non sarebbe in nessun caso costretto a fermarsi durante la riparazione.

6. — L'articolista termina dicendo che la Regia Marina fece alcune prove della mia griglia, ma non l' adottò. Mi pare che se queste prove fossero state fatte, qualche notizia me ne sarebbe pervenuta, e sopratutto avrei dovuto dirigerle io; basti ciò per dimostrare qual fondamento possa avere l'informazione ricevuta dall'egregio articolista. Ciò che io so è che una commissione mista di ingegneri navali e macchinisti fece, d'incarico del R. Ministero della Marina, un viaggio con me sul piroscafo *Roma*, munito della mia griglia, partendo da Genova il primo gennaio 1885 per Napoli e Messina. So che dopo le esperienze fatte in navigazione, il rapporto della Commissione fu *favorevolissimo* al mio sistema, Il Ministero mi mandò in seguito da fare il progetto per l'applicazione della griglia a due caldaie fisse a Spezia, ed io feci questo progetto.

In quanto al tiraggio forzatissimo (senza chiusure ermetiche del locale macchine) che io insistevo di studiare a bordo, il Ministero non credè aderire subito al mio desiderio; onde, pressato come io ero da importanti faccende, mi fu impossibile occuparmi più oltre delle applicazioni a Spezia, tanto più che, trattandosi di sole caldaie fisse, il R. Governo aveva già fatto applicare e lungamente studiare il sistema in opifici d'artiglieria

a Genova e Torino, decretandone, in seguito ai felici risultati degli esperimenti, l'adozione *generale* a tutti gli stabilimenti militari dello Stato.

Aggiungerò a modo d'informazione, che il tiraggio *forzatissimo* della marina militare *non ha assolutamente nulla a che fare* colla mia griglia a tiraggio forzato *moderato* che applico ai piroscafi della marina mercantile, *sopratutto* a scopo di ottenere economia di combustibile; cosa affatto secondaria pel naviglio da guerra. Aggiungerò anche che l'illustre ingegnere Marshall mi chiese facoltà di applicare ed applicò la mia griglia in alcune recentissime navi da guerra della marina italiana, le cui macchine furono da lui costrutte a New Castle on Tyne, conservando tuttavia la chiusura ermetica del locale macchine; mentrechè, in seguito alle prove felicissime del mio *doppio tiraggio meccanico simultaneo*, mi riesce ora possibile di sorpassare in potenzialità il più energico tiraggio forzato dei navigli da guerra *abolendo completamente la chiusura ermetica del locale macchine*, e non ricorrendo agli incomodi e pericolosi interruttori dei canali d'aria compressa.

Ho quindi fiducia che quell'illustre che tiene in sua mano i destini della nostra marina da guerra vorrà oggi benevolmente apprezzare gli importanti risultati a cui giunsi dopo studi lunghissimi e spese certamente non indifferenti.

7. — Termino convinto che l'egregio articolista, il quale schiettamente dichiarò parlare *per ver dire, non per odio d'altrui, nè per disprezzo*, vorrà accettare la mia rettifica, aliena affatto da ogni personale risentimento.

E faccio voti che la Navigazione Generale Italiana concluda sempre *affari* così cattivi come quello della mia griglia. Ciò sarà assai consolante per gli azionisti.

Mi perdoni, On. Signor Direttore, il disturbo che le arreco con questa mia, e creda ai sensi della più viva gratitudine.

Suo devotissimo

G. FERRANDO

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

LA GRIGLIA FERRANDO.

Il signor Ingegnere G. Ferrando, inventore della nota griglia, crede alla bella prima di avermi accoppato col suo lungo articolo, comparso nel N. 204 di questo stesso giornale.

Per la simpatia ch'esso ha saputo ispirarmi colla sua franca e gentile replica, mi permetta anzi tutto di riversare a suo favore l'augurio che fa alla Navigazione Generale nella chiusa del suo articolo. Auguro cioè a lui di trovare molti ingenui che gli permettano il realizzo di guadagni così lauti, come fece colla sua griglia. Voglio sperare che codesto mio augurio lo metterà di buon umore e non mi farà più il viso dell'armi. — Non posso però tacere che mi sorprese la difesa dell'egregio ingegnere, mentre, ad onta che si trattasse del suo nome e della compromissione dei suoi interessi futuri, carità verso un cliente come la Navigazione Generale, avrebbe dovuto condurlo a più miti consigli, da che, colla sua difesa, esso mise la Società in un maggior imbarazzo.

Sarò breve nella confutazione della parte tecnica, la quale per me è subordinata al risultato finanziario, e siccome, come dimostrerò in appresso, quello accennato dal sig. Ferrando non può esistere, io non mi ricredo nel lamentare la cattiva speculazione fatta dalla Navigazione Generale.

Il sig. Ferrando dichiara che non ha mai fatto esperimenti della sua griglia, senza il tiraggio forzato, e siccome questo non era mai stato accettato per i legni mercantili, così sembrami che implicitamente dia ragione a me che asserii: *che non ci voleva che la griglia Ferrando per richiamarlo all'onore dell'uso.* È curioso poi come il sig. Ferrando voglia far entrare il tiraggio forzato come un accessorio della sua invenzione, e come, a stabilirlo, esso cada naturalmente in controsensi. Io non nego che nel suo brevetto sia accennato al

tiraggio forzato, ma, se le mie informazioni sono esatte, come ho ragione di credere, il sig. Ferrando fu obbligato a prendere il brevetto in quella forma, appunto perchè la sua invenzione a nulla avrebbe servito altrimenti, vale a dire che sono veri i fatti de me esposti e non havvi in essi che la differenza del tempo.

Il sig. Ferrando sostiene che col suo sistema, il consumo di polvere di carbone, in relazione alla forza sviluppata nella macchina, è minore del carbone in pezzi con griglia comune, e crede provarlo asserendo, che la minuziosa statistica tenuta dall'ufficio controllo in Napoli, verificò un risparmio di 12841 tonnellate in sei mesi. Mi dispiace dirlo, ma io alle statistiche scritte credo poco, mentre mi sentirei da tanto di fabbbricarne anch'io per qualunque uso e consumo mi venissero comandate, ed ho sempre ritenuto codesto giuoco di pazienza un lusso della burocrazia. E poi cosa prova la statistica invocata dal sig. Ferrando? Puó esso esser materialmente sicuro che tutti i vapori col nuovo sistema abbiano avuto una identica uniformità nella velocità, nelle ore di viaggio, nella nettezza della carena, nel tempo più o meno favorevole, ed in cento altre piccole eventualità che, sommate assieme, per quanto apparentemente infime, portano però, nel loro complesso, una notabile differenza? Metta, inoltre, che siccome l'interesse della Società, nel dare le istruzioni ai suoi dipendenti, era quello di far primeggiare la griglia Ferrando, così è naturale che questi si siano regolati di conformità; e, finalmente, se la statistica scritta porta le 13000 tonnellate di risparmio, vuol egli dire e puó il sig. Ferrando avere la sicurezza materiale, che codeste 13000 tonnellate siano realmente restate a magazzino?

S'esso non ha altri ragioni a cui attaccarsi, faccia a mio modo, preferisca il silenzio.

Incredulo ostinato nelle statistiche, io persisto quindi nella mia convinzione che, nel mentre, col vecchio sistema di griglia, il consumo di carbone grosso è di Kg. 1 per cavallo indicato e per ora, quello di polvere colla Griglia Ferrando sia di Kg. 1.20.

Nè valse a convertirmi la lettura del valente Ingegnere inglese *Marshall*, perchè è naturale che questi non poteva prendere le mosse e basarsi che sui dati fornitigli dall'ing. Ferrando,

e perchè si sa bene che i cani non si mordono tra loro, e che l'accettare, senza benefizio d'inventario, le reciproche invenzioni, è un pane che tutti si prestano scambievolmente volontieri.

È assai dubbio che il tiraggio forzato sia per entrare nell'uso dei piroscafi mercantili, nè vale a dissiparlo il fatto di alcuni esperimenti fatti in Inghilterra. Lo stesso ing. Marshall, nella menzionata lettura che il sig. Ferrando cita a sua difesa, dà in proposito veruna asserzione. Accenna, è vero, al tiraggio forzato, e lo dichiara indicatissimo laddove vogliasi ottenere una grande potenza di macchine con poco peso di caldaje, e si capisce quindi che possa convenire per i bastimenti da guerra, per i quali si trascura assolutamente la parte economica, pur di raggiungere lo scopo. Ma appunto per questa ragione esso non sarebbe applicabile ai bastimenti mercantili.

Il Marshall cita il risparmio ottenuto dalla Navigazione Generale, che ha adottato la Griglia Ferrando, ma anche questa citazione è conseguenza delle indicazioni fornitegli dalle parti interessate, e non ha quindi alcun valore.

Che il tiraggio forzato deteriori l'interno delle caldaje, è un fatto che non ha bisogno di dimostrazioni, ed a persuadersene basta leggere le recenti pubblicazioni inglesi. Il sig. Ferrando fa però distinzione tra il tiraggio forzatissimo e quello moderato, fatica ch'esso poteva risparmiare. È naturale che il forzatissimo recherà maggiori danni del moderato, ma questo non toglie che, nella debita proporzione, i danni sussistano sempre ugualmente. Le entrate d'aria fredda nei forni avvengono in tutti e due i sistemi, e la differenza per la verticalità della fiamma, asserita dal sig. Ferrando, non esiste che a svantaggio del suo sistema, mentre la corrente verso la camera di combustione riesce sensibilissima. Inoltre la quantità d'aria spinta attraverso la griglia deve essere tanto grande da tenere sgomberi gli interstizii piccolissimi di 2^{mm} circa (e non 4^{mm}, come per errore abbiamo detto). Questa straordinaria corrente, oltre a trascinare delle particelle di carbone ancora incombuste, fa si che l'aria libera, giunta nella camera a fumo, genera una parziale combustione dei prodotti non bruciati. Ed è allora che si osserva che dal fumajuolo esce addirittura la fiamma. Il calore prodotto da questa combustione non è che in piccolissima parte

trasmesso all'acqua della caldaja, ed ha invece per effetto principale di danneggiare le casse a fumo, le basi dei fumajuoli ed i fumajuoli stessi, con che resta pure provato il fatto, da me citato, dell' incomodo che soffrono i passeggieri in causa delle particelle di carbone incombuste, che cadono sulla coperta dei piroscafi.

Il sig. Ferrando dice che la Navigazione Generale non sognò mai di mettere alla base dei camini dei piroscafi, un apparecchio per rallentare la velocità dei prodotti della combustione. Io non so se la Navigazione Generale abbia continuato ad adoperarlo, o se l'abbia sostituito con altro, ma mi consta positivamente che qualche tentativo di questo genere venne fatto. Infine, la prova delle prove che le caldaje soffrono moltissimo dall' applicazione della griglia Ferrando, l' abbiamo nel fatto delle riparazioni frequenti ed ingenti, di cui abbisognano i piroscafi della Navigazione Generale, e della spesa esorbitante che figura annualmente per questo titolo nei bilanci della Società.

Io non indagherò se la R. Marina abbia, o meno, esperimentato, o fatta esperimentare la Griglia Ferrando. Quello che so si è, che non venne mai adottata, nè mi risulta che vi sieno navi da guerra con detta griglia. Anzi so da fonte sicura che, fino dal 1886, la R. Marina si era provveduta dell' occorrente per farne l'esperimento sopra una nave del tipo *Flavio Gioia*, già munita del tiraggio forzatissimo, ma so pure che non è mai venuta nella determinazione di applicarla.

Finalmente, ammetto che i ventilatori siano robustissimi e che esistano a bordo i pezzi di ricambio, ma ciò non toglie che, ai tanti rischi a cui va soggetto un piroscafo in mare, il sig. Ferrando colla sua griglia non ne abbia aggiunto un altro.

Tutto sommato, io sostengo che l' invenzione Ferrando è dannosa sotto tutti i rapporti; confermo che la Navigazione Generale si lasciò incautamente sedurre da utili immaginarii, e nego assolutamente quelli asseriti dal sig. Ferrando, e mi sforzerò di provarlo.

Ho riportato nel mio articolo le dichiarazioni fatte dalla Direzione della Navigazione Generale alle assemblee generali degli azionisti alla presentazione dei bilanci 1886-87 e 1887-88, ed ho notato anche il decrescendo nell'entusiasmo usato nella

seconda relazione. Essa, con promesse vaghe, accennò ad utili agglomerati, senza farli figurare nei bilanci, non solo, ma guardandosi perfino dall'accennarli.

Perchè non lo fece, quando gli utili procurati dall'invenzione Ferrando sommano, come egli assicura, nientemeno che a due milioni l'anno?

Perchè lasciò malcontenti i suoi azionisti dando loro un miserabile dividendo di 3 1/2 0/0 e 5 1/2 0/0, quando l'utile del carbone le permetteva di aumentare questo dividendo niente meno che di un altro 3 1/2 0/0?

Perchè rinunciò alla benefica influenza che il maggior dividendo avrebbe esercitato sulle sue azioni, proprio quando essa ne avrebbe sentito più che mai il bisogno?

E dove compenetrò ed in quali partite figurano, i molti milioni che la Navigazione Generale deve aver guadagnato dacchè usa la Griglia Ferrando?

A noi sembra che, nelle acque in cui naviga, essa sarebbe stata fiera di mettere sotto il naso agli azionisti un utile tanto grande quanto insperato, invece d'esser costretta a mendicar delle parole onde dorare l'amara pillola della spesa ingente sostenuta per quella famosa griglia. La speranza non nuoce, avrà detto l'estensore delle relazioni, anzi rianima e farà bene agli azionisti, ma i milioni del sig. Ferrando avrebbero fatto loro miglior effetto.

Un'altra considerazione. Io non intendo entrare negli interessi particolari del sig. Ferrando, nè lo potrei, non conoscendo la misura dell'interessenza ch'esso si era riservata; ma, al suo posto, con due milioni d'utile annuo, estensibile certo a somma maggiore, quando tutti i piroscafi avessero ad esser dotati di quella griglia, io, al suo posto, non avrei certamente imitato il buon Esaù, che vendette la primogenitura per un piatto di lenticchie, scarso ed eternamente risibile compenso.

Ammetto che gli scienziati innamorati delle loro invenzioni s'illudano sui loro meriti, ma noi che non guardiamo che alle cifre, diamo a quei benedetti milioni il peso che si meritano, e, rida pur di noi il sig. Ferrando, noi basiamo le nostre convinzioni, più che su altro, sugli interessi materiali.

La sua griglia, tecnicamente e scientificamente parlando,

sarà il prototipo della perfezione, ma deve almeno permettere ad un uomo di cifre, di non riconoscere e di non prestar fede al miraggio dei suoi milioni, quando il buon senso non può ammetterli e deve anzi recisamente rifiutarli.

Ma è ormai tempo di venire ad una conclusione.

Io propongo al sig. Ferrando un armistizio di pochi mesi. Spero, e con me devono sperarlo ancor più gli azionisti, che, nell'azienda chiusasi al 30 Giugno p.p. e nel bilancio che presenterà nel Dicembre p.v., la Navigazione Generale vorrà chiudere l'èra delle parole e delle promesse. Spero che finalmente essa si sarà decisa a dare il conto del consumo del carbone colla griglia Ferrando, e potrà precisare il numero di milioni che, secondo il calcolo dello stesso sig. Ferrando, avrà dovuto avere messi da parte in quella speculazione, facendo strabiliare gli azionisti con un dividendo che sarà, di certo, favoloso.

Avverandosi tutte coteste mie rosee speranze, io reciterò il *confiteor*, e mi darò per vinto, senza più sofisticare sui meriti più o meno reali dell'invenzione, mentre io mi levo tanto di cappello davanti alla verità vera dei milioni.

Ma il sig. Ferrando deve promettermi dalla sua parte, di dichiararsi esso vinto e recitare il *confiteor*, se i milioni da lui indicati continueranno ad essere un mito, un' araba fenice, di cui si cita l'esistenza, senza poter determinare dove rinvenirla.

È contento il sig. Ferrando? Lo spero, ed, in ogni caso, da mia parte, dichiaro sospesa la polemica, fino a che sarà escito il bilancio della Navigazione Generale per l'anno 1888-89.

ANCORA LA GRIGLIA FERRANDO

Genova, 24 Settembre 1889.

Ill. Sig. Direttore

della Gazzetta Piemontese,

Mi permetta la sua gentilezza due righe di risposta all'articolo firmato « A Sailor » e pubblicato nel N. 259 del di lei pregiato giornale, in risposta alle mie osservazioni comparse nel N. 204, le quali tendevano a scagionare da critiche, *non rispondenti ai fatti*, il sistema di griglia da me inventato, e di cui l'egregio articolista parlava nel N. 144 a proposito della Società « Navigazione Generale Italiana. »

Nella sua replica il signor « A Sailor » non ha potuto dimostrare insussistenti i fatti con cui l'ho voluto, non *accoppare*, ma cortesemente convincere. Invero, parte egli ne ammette, pur curando di crearsi delle attenuanti; parte continua a debolmente contrastare, facendo non cifre, ma *parole*, e non fornendo *prova alcuna* contraria alle mie *recise* asserzioni.

Il pubblico intelligente, imparziale e serio, che ha davanti a sè i numeri 144, 204, 259 del di lei pregiato giornale, e che ha seguita la breve polemica, dirà se la replica del signor « A Sailor », per quanto fiorita di graziosi epigrammi e di fine ironia, gli abbia fatto conseguire lo scopo di poter dimostrare fondato *uno solo* di quelli appunti che egli *con tanta sicurezza* nel N. 144 faceva al mio sistema di griglia.

Circa il *famoso* carbone risparmiato *che dovrebbe risultare a magazzeno*, secondo l'egregio signor « A Sailor », sono costretto a ripetergli che il risparmio di combustibile è ragguagliato alla velocità che avevano i piroscafi coll'antica griglia: quindi il risparmio *in natura* dovrà essere, *nelle debite pro-*

porzioni, o *maggiore* di quello da me indicato, se minori furono le medie velocità colla mia griglia, o *minore*, se furono maggiori.

Una sola cosa trovo giusta nella replica dell'arguto articolista, ed è che ho forse reso un cattivo servizio alla Navigazione Generale Italiana, facendo delle polemiche in cui essa trovasi suo malgrado immischiata.

È vero, e me ne pento; e ciò non sarebbe avvenuto se l'egregio mio contradditore non mi avesse, *per riflesso*, trattato nel suo articolo così poco cristianamente. Che se io, costrettovi, non fossi a malincuore intervenuto, allora la Navigazione Generale Italiana avrebbe scelto fra il rispondere, o il rimettere semplicemente la questione a quel Tribunale, *che è anch'esso competente*, e che si chiama l'Assemblea generale dei suoi azionisti.

Da ultimo, l'egregio « A Sailor » solennemente dichiara sospesa da parte sua la polemica fino al prossimo bilancio che presenterà la Navigazione Generale Italiana. Io, non meno solennemente di lui, la proclamo da parte mia *finita per sempre*. E se v'hanno oggi in opposizione grandi interessi morali e materiali, che non voglio indagare e dei quali non voglio imbarazzarmi, non sono per questo punto disposto a lasciar azzuffare i contendenti in casa mia. Quindi è che, senza entrare nei particolari interessi di nessuno, quando abbiano a venir lesi ingiustamente i miei, mi provvederò senza polemizzare, nel modo che crederò più opportuno.

Gradisca, onorevole signor Direttore, coi miei vivi ringraziamenti i più distinti saluti.

G. Ferrando

Il Sig. Ferrando torna alla carica per difendere la griglia del suo cuore. Per debito di polemica lealtà, e perchè il lettore possa seguire in tutte le sue fasi questa discussione, ho dovuto fargli vedere i nuovissimi ripari onde il signor Ferrando vuol mettere al sicuro la griglia.... *rimunerativa*.

Non rispondo, confutando i nuovi e vecchi argomenti nella *Gazzetta Piemontese*, agone della lotta incruenta, perchè io ho proposto l'armistizio, e non intendo violarlo.

Ma all'armistizio ho posto un termine, il dicembre p. v., e questo termine aspetto con pazienza e con fiducia.

L'ing. Ferrando dichiara *finita per sempre*, per suo conto, la polemica; io la voglio solamente *sospesa*, fino a che il bilancio del venturo Dicembre potrà offrire a me dardi più acuminati, o all'ing. Ferrando corazze più solide e consistenti.

In ogni modo, voglio che il sig. Ferrando sappia che io lo seguirò in ogni campo, dove a lui piacerà di condurmi.

Nel trattare, con sicurezza di conscienza e con impersonalità d'intendimenti, la questione della marina mercantile a vapore, ho trovato per via una questione incidentale e subordinata, quella della *Griglia Ferrando*, e l'ho affrontata come meglio per me si poteva, con armi di buona guerra.

Qual colpa ho io se l'ing. Ferrando ha tirato fuori una griglia, che ritengo dannosa alla sola società di navigazione che finora l'abbia adottata, e che questa sia la Navigazione Generale, lautamente sovvenzionata dalla Nazione? Per necessaria conseguenza, devo ritenerla contraria agli interessi di Pantalone che paga, del quale mi sono eletto, non chiesto, l'avvocato ed il vindice.

L'ing. Ferrando è una persona, rispettabile e intelligente, ma la Nazione è qualche cosa di più. La griglia, che ha dato la materia della poco divertente logomachia, sarà una invenzione degna della patria

di Galileo, e bene o male, poco m'importa, n'avrà compensato il suo inventore, ma lo sviluppo della marina mercantile a vapore, che è il *substratum* ed il coronamento di ogni progresso commerciale ed industriale, vale, per certo, di più che la diffusione *rapida* e *generale* della griglia *economica*.

Però, dal suo punto di vista, il signor Ferrando ha ragione; continui dunque, di buon animo, a far propaganda per la sua griglia: io ascolto... ed aspetto; impenitente ricercatore di fatti, e paziente investigatore di cifre, aspetto il bilancio.

Troppe griglie, io temo, troppo carbone, e forse anche il *tiraggio forzatissimo*, saranno necessarii per sciogliere il ghiaccio che il Dicembre venturo metterà in cuore al *Tribunale che è anch' esso competente, e che si chiama l'Assemblea Generale degli Azionisti*.

Vedremo allora se il risparmio, molto *brevettato*, sarà anche *accertato*.

Ed arrivederci alle prime nevicate.

a Galileo

AMM. PROV DI TORINO
№ 15777
BIBLIOTECA
116223